JAHRGANG 12

SEPTEMBER 1963

9

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN



VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,–

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



9 SEPTEMBER 1963 · BERLIN · 12. JAHRGANG



Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner“;** Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28/31 und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex. P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Durch die Elstertalbrücke, ein 1851 fertiggestelltes Backsteinbauwerk, in einer reizvollen Landschaft des Vogtlandes gelegen, fährt hier ein Personenzug nach einem Halt auf dem kleinen Bahnhof Barthmühle

Foto: Gerhard Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Ebenfalls eine reizvolle Landschaft – aber in der Nenngröße H0 – ist auf der Anlage von Herrn Werner Hübner in Eggersdorf/Strausberg bei Berlin zu sehen. Näheres über diese Anlage auch im „Anlagenbuch 1964“

Foto: Werner Matte, Strausberg b. Berlin

In Vorbereitung

Elektrische Triebzüge der ÖBB
Ein modernes Stellwerk
Bauanleitung für eine Bn2-Tenderlok der DR (Spurweite 1000 mm)

Ein sozialistisches Wirtschaftsgefüge schaffen

Mit den Beschlüssen des VI. Parteitags der SED wurden an uns höhere Aufgaben gestellt. Auf der inzwischen stattgefundenen Wirtschaftskonferenz wurden dazu eine Zwischenbilanz gezogen und daraus folgernd die nächsten Schritte u. a. zur Vervollkommnung der Planung, zur Entwicklung einer wissenschaftlichen Führungstätigkeit und zur allseitigen Ausnutzung der ökonomischen Hebel beraten. Die dort gewonnenen Erkenntnisse bilden nun die Grundlage für das beschlossene neue ökonomische System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft.

Wenn gerade zum gegenwärtigen Zeitpunkt solch umfassende Maßnahmen zur Führung und Leitung erforderlich werden, so deshalb, weil zur Herausbildung der nationalen Wirtschaft unserer Republik und zum umfassenden Aufbau des Sozialismus ein allseitiger Aufschwung der Produktivkräfte notwendig wird. Und darin besteht der Zusammenhang: Die wirtschaftspolitischen Ziele des VI. Parteitags sind von der Wirksamkeit der ökonomischen Gesetze des Sozialismus abhängig, die nur durch ein höheres Niveau in der Wissenschaftlichkeit und Planmäßigkeit – unter Einbeziehung der schöpferischen Initiative der Werktätigen – erreicht werden können. Dr. Erich Apel erklärte dazu in seinem Schlußwort auf der Wirtschaftskonferenz, daß wir mit dem neuen ökonomischen System der Planung und Leitung eine bessere und wirksamere Ausschöpfung der Vorzüge der sozialistischen Ordnung und damit der Triebkräfte unserer ökonomischen Entwicklung erreichen müssen. Voraussetzung dafür war und ist eine zuverlässige materiell-technische Basis in unserer Republik, die durch die Sicherung der Staatsgrenzen und die daraus erwachsende politische Stabilisierung entstand.

*

Wie schon erwähnt, enthält die Richtlinie u. a. eine ausgiebige Definition über die ökonomischen Hebel in der Planung und Leitung der Volkswirtschaft. „Daß wir von ‚Hebeln' sprechen", so hatte Dr. Günter Mittag erklärt, „hängt damit zusammen, daß sie alle in irgendeiner Form über das Getriebe der materiellen Interessiertheit auf den Motor, nämlich auf die Produktion, wirken, die durch den Menschen bewerkstelligt wird."

Was aber gehört zu den Hebeln und wie ist deren Wirken?

Zum einen ist es der Wirkungsbereich über Lohn und Prämie; demzufolge der Hebel, über den die materielle Interessiertheit an der Steigerung der Arbeitsproduktivität und der Erhöhung der Qualität, an der Ausnutzung der Technik und an einer höheren Qualifikation jedes Werktätigen geweckt wird. Dabei werden Prämienmittel vor allem auf die beschleunigte Einführung des technischen Fortschritts konzentriert und nur noch überdurchschnittliche Leistungen anerkannt.

Der andere Wirkungsbereich setzt sich zusammen aus den Kategorien der sozialistischen Warenproduktion: dem Preis, den Selbstkosten und dem Gewinn. Diese sind direkt oder indirekt mit den materiellen Interessen einzelner oder von Kollektiven verbunden und zwingen, ökonomisch richtige Wege zu beschreiten, um die Arbeits- und Lebensbedingungen weiter zu verbessern. Die staatlichen Leitungen, die der Betriebe und VVB, arbeiten nur dann richtig, wenn es ihnen gelingt, die obengenannten Hebel mit dem Plan richtig zu verbinden, die Ausgaben durch Einnahmen zu decken und planmäßigen Gewinn zu erwirtschaften. Zur zentralen Stellung des Gewinns erklärte Walter Ulbricht auf der Wirtschaftskonferenz:

„Unsere Aufgabe besteht darin, alle Bedingungen der Erwirtschaftung des Gewinns so zu gestalten, daß in ihm die Beachtung der ökonomischen Gesetze und damit der gesellschaftlichen Erfordernisse zum Ausdruck kommt. Die Entwicklung und der vollständige Einsatz der neuen Technik, die Steigerung der Arbeitsproduktivität und die Senkung der Kosten

sowie die Sicherung einer hohen Qualität, die bedarfsgerechte Produktions- und Absatztätigkeit, alles muß sich auf die Gewinnbildung der Betriebe richtig auswirken."

Nun noch zu zwei Problemen, die die Wirksamkeit der ökonomischen Hebel betreffen. Zu untersuchen ist, inwieweit durch die einzuleitenden Maßnahmen der technische Fortschritt vorangetrieben und der Produktionsfonds hoch genug ausgenutzt wird. Sobald der technischen Entwicklung ökonomische Maßstäbe gesetzt sind und die neue Technik für die Produktion neuer Erzeugnisse eingesetzt wird, garantiert dies die beste Ausnutzung der ökonomischen Gesetze. Klar, daß mehrschichtige Auslastung des Maschinenparks oder auch die Mehrmaschinenbedienung materiell besonders vergünstigt werden, ebenso wie schnelle Überleitungen von Neuentwicklungen in die Produktion. Erfahrungen mit geeigneten Lohnformen bzw. zweckentsprechendem Prämiensystem konnten bei vielen Erprobungen gewonnen werden und sind bereits anwendbar.

Das andere Problem ist die Aufstellung optimaler Jahrespläne und technisch-wirtschaftlicher Kennziffern, um mit höchstem wirtschaftlichen Nutzeffekt die vorhandenen Anlagen und Geräte auszulasten. Nur wer über eine klare wissenschaftlich-technische Grundkonzeption verfügt und sich auf die Erarbeitung ökonomischer Normative für seinen Bereich orientiert, wird den Gewinnzuwachs, die Steigerung der Arbeitsproduktivität und die Senkung der Selbstkosten real einschätzen können. Die wirtschaftliche Rechnungsführung gewinnt dabei mehr und mehr an Bedeutung, weil mit ihrer Hilfe die Einheit von Bedarfsforschung, technischer Vorbereitung der Produktion, der Produktion selbst und des Absatzes hergestellt werden kann und Preis, Selbstkosten und Gewinn echte Leistungsmaßstäbe der Betriebe werden.

*

Mit der neuen „Richtlinie" ist demzufolge ein ausgereiftes Fundament mit hohem theoretischen Gehalt und praktischen Schlußfolgerungen für die weitere Entwicklung der nationalen Wirtschaft der DDR geschaffen. Aus den jahrelangen Erfahrungen der Werktätigen bei der Schaffung und Festigung sozialistischer Produktionsverhältnisse in unserer Republik wurde geschlußfolgert. Die Leiter werden vor allem die schöpferische Masseninitiative ihrer Belegschaften bei der Auswertung der Richtlinie nutzen können. Gleichzeitig aber sollte sich jeder Werktätige unserer Republik auf das immer eindeutigere sozialistische Wirtschaftsgefüge vorbereiten. Viele eigene Erfahrungen und Überlegungen werden sich im Studium bestätigt finden und lassen sich erst dann im Zusammenhang erkennen.

Und das ist das Fazit: Je gründlicher unser Studium ausfällt, um so eindeutiger ist zu beantworten, warum wir die gesellschaftlichen Erfordernisse einhalten und damit die ökonomischen Gesetze ausnutzen. Einzig und allein darum, weil wir Werktätigen Erbauer des Sozialismus, also Vollstrecker der Gesetzmäßigkeiten sind, und uns die Erfolge beim sozialistischen Aufbau noch reicher und glücklicher machen. Köhler

Dipl.-Ing. HÄSSLICH, Dipl.-Ing. DRIESNACK

Neues Triebfahrzeug vom VEB PIKO

Modell des VT 135 062 der Deutschen Reichsbahn

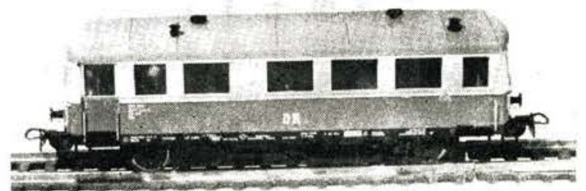


Bild 1 Piko-Modell des VT 135 062 der Deutschen Reichsbahn

Im Heft 4/1963 unserer Zeitschrift wurde das Modell des VT 135 062 der Deutschen Reichsbahn vorgestellt (Bild 1). In seiner äußeren Gestaltung und Farbgebung entspricht der Triebwagen der Qualität der bekannten Piko-Güterwagenmodelle. Hervorzuheben ist die Gestaltung, die sehr vorbildgetreu ausgeführt wurde. Das Triebfahrzeugmodell hat außer der dem Güterwagensortiment angepaßten äußeren Gestaltung ein neuartiges Getriebe. Wesentliche Bauteile dieses Getriebes sind zwei Platinen in Verbindung mit einem leistungsstarken Permanentmotor. Die beiden Platinen lassen das gesamte Getriebe als ein abgeschlossenes Ganzes erscheinen. Sie nehmen sowohl den Motor, als auch die Getriebeachsen, Radsätze und andere Bauteile auf. Um eine gleichbleibende Genauigkeit der einzelnen Lager für die Getriebeachsen zu erzielen, wurde erstmals bei diesem Getriebe eine neue Technologie angewendet. Im Stanzteil werden die nötigen Durchbrüche in groben Maßen vorgesehen. Die Genauigkeit der Lager und anderer Funktionsstellen erreicht man durch Umspritzen dieser Stellen mit Kunststoff (Thermoplasten) (Bild 2). Die gleiche Spritztechnik kann man anwenden, wenn die Außenmaße besonderer Teile eine entsprechende Wiederkehrgenauigkeit aufweisen sollen, oder wenn Blechteile in einer Baugruppe zusammengefaßt sind. So bestehen beispielsweise die Kernstücke, die der Erhöhung der Eigenmasse des Fahrzeuges dienen, aus Blechpaketen, die mit Kunststoff umspritzt sind sind (Bild 3).

Zwischen diesen beiden beschriebenen Platinen liegen die Zahnräder. Diese werden aus Miramid gespritzt und weisen eine außergewöhnlich hohe Lebensdauer auf.

Der Motor hat einen dreiteiligen Anker, dessen Durchmesser 24 mm beträgt. Dieser große Anker bringt zwei wesentliche Vorteile:

1. Infolge niedriger Drehzahl ist die Kohleabnutzung

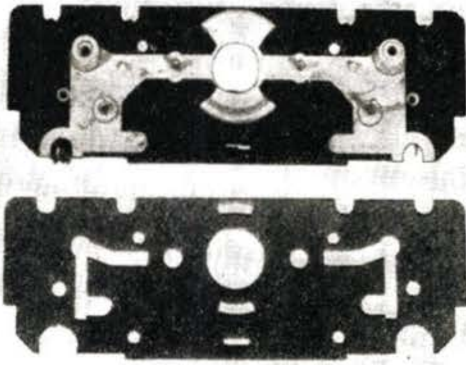


Bild 2



Bild 3

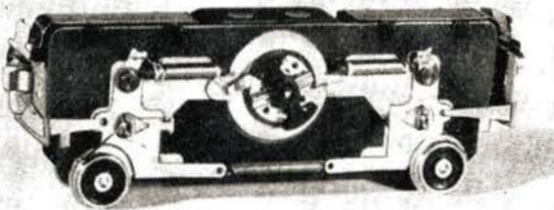


Bild 4

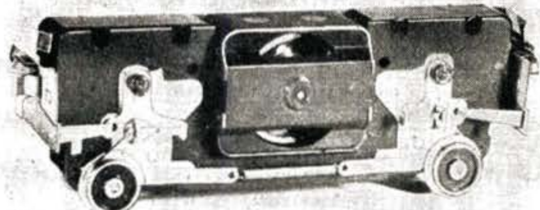


Bild 5

gering. Bei 12 V hat der Motor eine Drehzahl von 5000 U/min.

2. Durch die große dynamische Wucht werden stromlose Stellen im Gleis einwandfrei überfahren. Der Triebwagen weist einen hervorragend leichten Auslauf bei abgeschalteter Fahrspannung auf.

Besonders wichtig ist diese Tatsache bei Modellen, die nur zwei Achsen haben, wie das Modell des VT 135.

Die sehr günstige Stromaufnahme wurde durch folgende Maßnahmen erreicht:

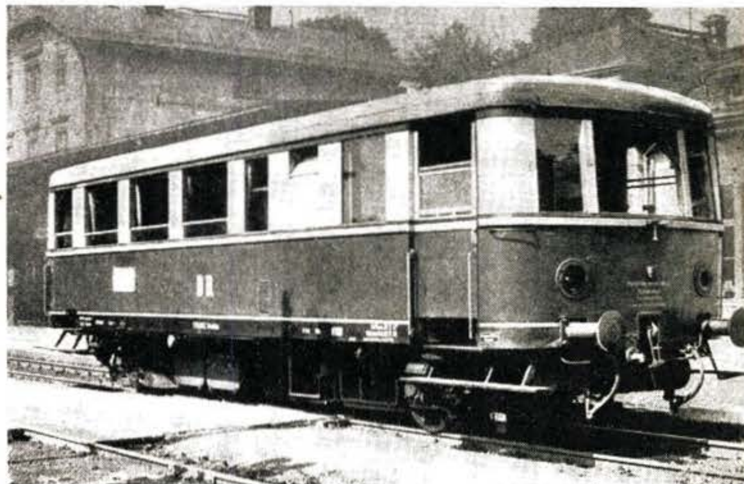
Die Aufnahme der Treibradsätze erfolgt in leicht auswechselbaren Schnapplagern aus Miramid, während die Lagerung einer Achse nur ganz geringes Höhenspiel aufweist und somit als starre Lagerung anzusprechen ist, hat das andere Schnapplager eine ovale Aufnahme, die ein Höhenspiel des Radsatzes und somit eine Dreipunktlagerung des Triebfahrzeuges gewährleistet. In Verbindung mit den Schleiffedern aus Federstahldraht, wird eine ausgezeichnete Stromabnahme erreicht, da diese die Radsätze an die Schiene drücken. Diese Schleiffedern sind leicht auswechselbar, und durch ihre über den Spurkranz greifende Hakenform wird das bisher bei Piko-Lokomotiven häufig auftretende Abspringen der Schleiffedern verhindert.

Neben den vorgenannten Bauteilen nehmen die beiden Platinen, die nach außenhin sichtbaren Bauteile, wie Kontaktblech, Schleiffedern, Bürstenbrücke und anderes, auf (Bilder 4 und 5). Hierbei zeigt sich noch ein weiterer Vorteil des neuen Verfahrens. Die entsprechenden Kontaktteile liegen auf Kunststoffflächen, die auf die Platinen aufgespritzt wurden. Damit ist eine häufige Kurzschlußquelle beseitigt worden.

Durch die Lagerung der Radsätze in sogenannten Schnapplagern ist ein leichtes Auswechseln möglich. Die Schnapplager, die nur einem geringen Verschleiß unterliegen, können ebenfalls leicht ausgewechselt werden. Die beiden Platinen, die alle Funktionsteile tragen, werden nur durch zwei Schrauben zusammengehalten. Der Motor läßt sich jedoch durch eine besondere Konstruktion leicht auswechseln, so daß insbesondere der Anker mit wenigen Handgriffen herausgenommen werden kann. Auch andere Verschleißteile werden so konstruiert, daß sie sich leicht auswechseln lassen. Das Unterteil des Triebfahrzeuges wird mittels einer Senkschraube am kompletten Getriebe befestigt, während das Gehäuse auf das Unterteil mittels Rastverbindungen aufgesetzt wird. Die Fahreigenschaften des Triebwagens sind infolge des günstigen Getriebewirkungsgrades sehr gut. Hervorzuheben ist der sehr weiche Auslauf des Fahrzeuges bei abgeschalteter Fahrspannung.

Bild 6 Das Vorbild unseres Modells hier auf dem Bahnhof Sebnitz/Sa.

Fotos: GFF Werbung Dresden (Bild 1), Hermann R. Kirsten, Dresden (Bilder 2, 3, 4, 5, 6)



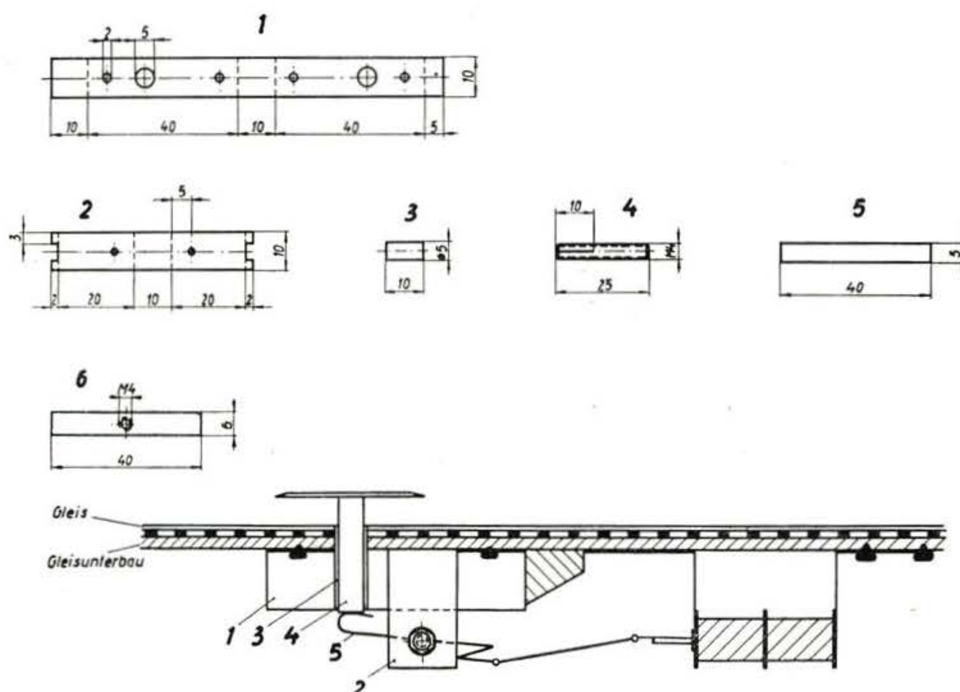
HEINRICH HÖLTING, Berlin

Elektromagnetischer Entkuppler

Meine im Bau befindliche Anlage soll, mit allen technischen Feinheiten versehen, eine möglichst naturgetreue Wiedergabe des großen Vorbildes sein. Deshalb werte ich auch die in der Zeitschrift veröffentlichten Bauanleitungen aus. Da mir die Möglichkeit fehlte, weder im Rangierbetrieb noch auf dem Werkanschlußgleis Wagen abzukuppeln, befaßte ich mich mit dem Bau eines fernbedienten Entkupplers. Ursprünglich hatte ich die Absicht, die von Herrn Christian Rudolf im Heft 12/1960 veröffentlichte Bauanleitung dafür zugrunde zu legen. Mir fehlte aber ein Teil des zu verwenden Baumaterials, und ich überlegte, ob es nicht auch anders ginge. Der nachfolgend beschriebene elektromagnetische Entkuppler ist das Ergebnis.

Die Teile 1, 2 und 5 werden aus Weißblech ausgeschnitten und anschließend gebohrt. Beim Teil 1 müssen die Bohrungen für die spätere Befestigung am Gleisunterbau doppelt ausgeführt werden, da man sonst nach dem Biegen und Verlöten nicht mehr an die Schrauben herankommt. Die Löcher bei Teil 2 können mit einem Dorn geschlagen und glatt gefeilt werden. Für das Teil 3 benutzte ich ein Messingröhrchen von 5 mm Durchmesser. Es kann auch ein anderer Durchmesser gewählt werden, jedoch muß der des Teils 4 dann angeglichen werden. Aus einem Messingbolzen M 4 von ungefähr 30 mm Länge fertigte ich Teil 4; ich sägte den Kopf ab und befeilte ihn etwas, bis er sich ins Führungsrohr (Teil 3) leicht einpassen ließ, dann wurde er auf die erforderliche Länge gebracht. Am Kopfende feilte ich den Bolzen auf einer Längsseite glatt. Um beim Bedienen später das Drehen des Bolzens im Führungsrohr zu verhindern, lötete ich auf der abgefeilten Längsseite einen 1 mm starken Draht in der Länge von 10 mm auf. In das Führungsrohr wurden zwei Drähte gleicher Art nebeneinander mit einem Abstand, etwas größer als 1 mm, eingelötet. Der Bolzen wurde nun so in das Rohr geschoben, daß die aufgelöteten Drähte ineinanderliefen und somit eine Drehung verhindert wurde. Auf leichten Gang muß dabei geachtet werden. Bei Teil 2 werden an den eingeschlagenen Löchern außen Muttern aufgelötet, die einen Innendurchmesser des für den Kipphebel benutzten Achsdrahtes (bei mir 1 mm) haben müssen. Damit die Kipphebelachse beim Betriebe seitliche Widerlager erhält, muß man die Muttern außen mit einem Blechblättchen oder einem Tropfen Zinn verschließen. Es muß jedoch für die Achse genügend Auflagefläche in den Muttern verbleiben. Auf dem Teil 5 (Kipphebel) wird, nachdem es gebogen wurde, ebenfalls ein Draht von 1 mm Stärke als Achse und am Ende eine Drahtöse aufgelötet.

Nach diesen vorbereitenden Arbeiten kann der Zusammenbau beginnen. Teil 1 wird an den angegebenen Stellen gebogen und zusammengelötet. Anschließend wird Teil 3 eingelötet. Nachdem Teil 2 gebogen ist und die Muttern aufgelötet sind, wird Teil 5 so eingepaßt, daß die Kipphebelachse leicht läuft. Dann wird Teil 2 an Teil 1 gelötet. Anschließend wird Teil 1 am Gleisunterbau mit zwei Holzschrauben angeschraubt. Im Unterbau muß über der Öffnung des Führungsrohres ein Loch von 5 mm Durchmesser gebohrt werden. Nachdem eine Doppelmagnetspule, deren Bau bereits mehrmals beschrieben wurde, befestigt ist, wird zwischen dem Spulenkern und dem Kipphebel (angelötete Drahtöse) die Verbindung mittels eines stabilen Drahtes hergestellt. Zum Schluß wird Teil 6 eingebaut. Es besteht aus einer 6 mm breiten, 40 mm langen und 1,2 mm starken Messingplatte, die an den Enden abgefeilt ist. In der Mitte wird ein Loch gebohrt und ein M 4-Gewinde geschnitten. Dann wird die Platte auf dem Bolzen aufgeschraubt und mit Duosan verklebt. Der Bolzen darf

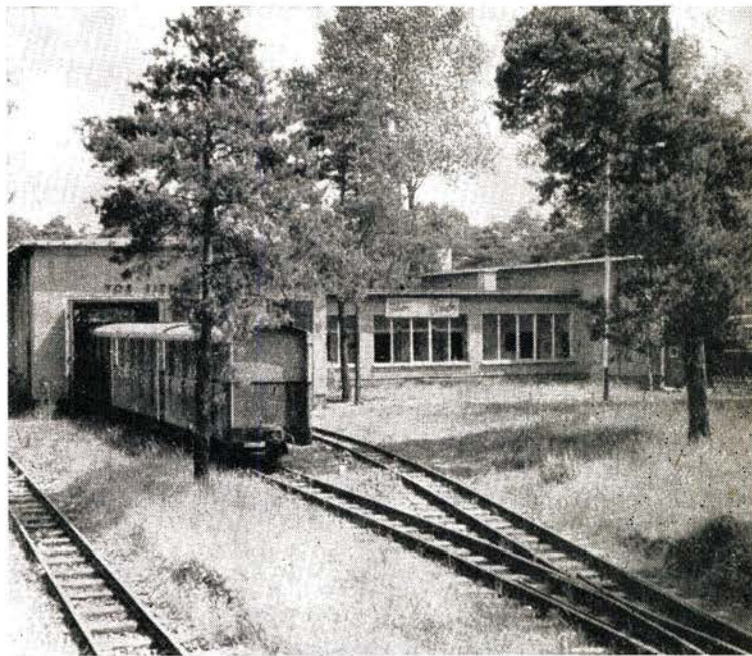


Stückliste

lfd. Nr.	Benennung	Material	Stück	Abmessungen
1	Entkupplerrahmen	Weißblech	1	105×10×0,3
2	Lagerrahmen	Weißblech	1	54×10×0,3
3	Führungsrohr	Ms	1	10 lang, 5 ∅
4	Entkupplerbolzen	Ms	1	25 lang, 4 ∅
5	Kipphebel	Weißblech	1	40×5×0,3
6	Entkupplerplatte	Ms	1	40×6×1,2
7	Muttern	Ms	2	handelsübl. M 1,5
8	Kipphebelachse	Eisendraht	1	11 lang, 1 ∅
9	Führungsdrähte	Eisendraht	3	10 lang, 1 ∅
10	Holzschrauben		2	handelsübl. 2 ∅

oben aus der Entkupplerplatte nicht heraustreten. Nun kann der Bolzen von oben zwischen den Schwellen in das Führungsrohr eingeführt werden. Eventuell müssen bei der Funktionsprobe die Einwinklung und die Biegung am Kipphebel nachjustiert werden.

Beim Betrieb wird durch die Magnetspule der Kipphebel derart bewegt, daß er den Kupplungsbolzen nach oben drückt und die Entkupplerplatte die Wagen entkuppelt. Wird der Spulenkern in der entgegengesetzten Richtung bewegt, so löst sich der Kipphebel vom Entkupplerbolzen. Durch die Eigenmasse des Bolzens und der Entkupplerplatte fallen beide in ihre Ausgangsstellung zurück. Hat der Entkuppler seine Funktionsprobe bestanden, kann er in die Anlage eingebaut werden. Zum Schutz habe ich den ganzen Entkupplungsmechanismus mit einem Gehäuse umgeben. Für sämtliche erwähnten Drähte habe ich die von Herrn Rudolf empfohlenen Wunderkerzendrähte verarbeitet, die sich bestens dafür geeignet haben.



Die schöne Sommerszeit ist nun wieder bald vorbei, und die Lokomotiven und Wagen der Pioniereisenbahn in der Wuhlheide in Berlin, die den Kindern während der Ferien viel Freude bereitet hat, werden für längere Zeit den Schuppen nicht mehr verlassen

Foto: K. Gerlach, Berlin

Ing. PAUL STANDKE, Frankfurt (Oder)

Modellbahnanlage Kupferhammer

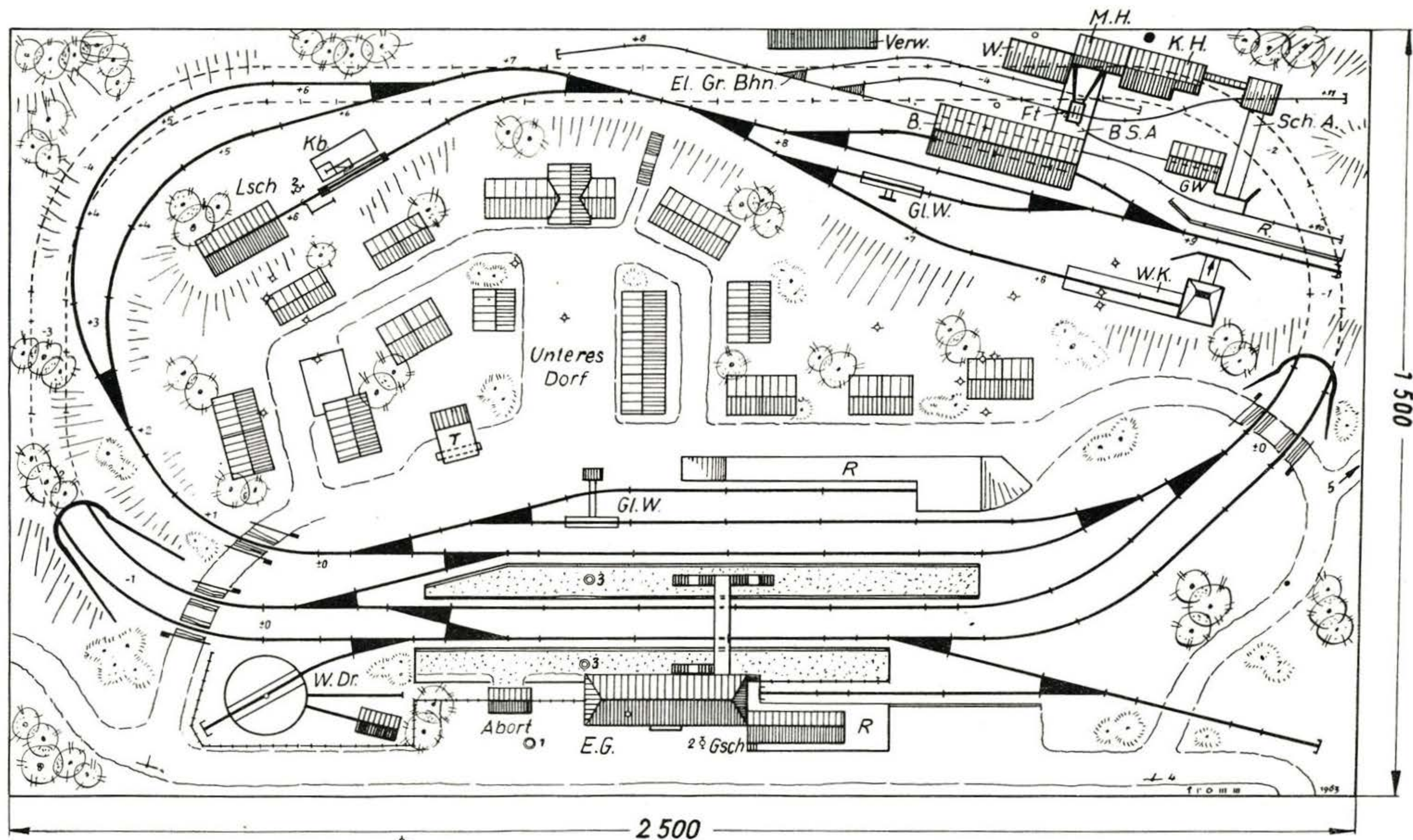
Der dargestellte Gleisplan bildet die Grundlage für eine Modellbahnanlage mittlerer Größe. Bei günstigeren Raumverhältnissen kann sie noch vergrößert werden, jedoch empfiehlt es sich, die Tiefe so zu belassen, um eine gute Zugänglichkeit zu gewährleisten. Die Anlage hat eine Größe von 1,50 × 2,50 m. Thema ist eine zweigleisige Hauptbahn (einfaches Oval), von der ein Werkanschluß zum Bergwerk abzweigt, das noch eine schmalspurige elektrische Grubenbahn besitzt. Für die Hauptbahn wurde die Nenngröße H0 gewählt. Die schmalspurige Grubenbahn hat in solchen Bergwerken meist eine Spurweite von 900 mm, was 10,5 mm in Nenngröße H0 entspricht. Es empfiehlt sich, diese Gleise selbst herzustellen. Allerdings kann man auch TT-Gleis verwenden. Der dargestellte Gleisplan wurde auf der Grundlage von Piko- und Zeuke-Gleismaterial entwickelt.

Auf der Grubenbahn verkehren Selbstentladewagen (ähnlich den Ot-Wagen) und Plattformwagen sowie offene Wagen mit Sitzbänken für den Mannschaftstransport. Auf der Anschlußbahn werden Ot-, Ott- und O-Wagen eingesetzt; hinzu kommen noch mit Grubenholz beladene O- und R-Wagen sowie RRys-Wagen, auf denen schwere Maschinen befördert werden.

Die Züge kommen aus einem Tunnel zum Bahnhof Kupferhammer und verlassen ihn wieder nach kurzer Fahrstrecke in einem weiteren Tunnel. Auf dem Bahnhof und der Anschlußbahn spielt sich der meiste Verkehr ab. Unter dem Gelände der Grube können weitere Überholungsgleise für das Aufstellen verschiedener Züge vorgesehen werden. Bei einem umfangreichen Fahrzeugpark kann nach Bedarf noch ein weiterer Abstellbahnhof unter der Anlagenplatte angeordnet werden, welcher von einem Gleisbildschaltpult aus bedient wird.

Auf dem Gleisplan wurde auch die Landschaftsgestaltung angedeutet. Die zweigleisige Hauptstrecke fällt nach beiden Seiten in Richtung der Tunnel ab. Die Anschlußbahn steigt ziemlich steil an und führt zum höher liegenden Grubengelände. Entsprechende Höhenangaben in cm befinden sich an den Gleisen. Zwischen Bahnhof und Grube befindet sich das untere Dorf, das obere Dorf ist hinter der Grube seitlich liegend gedacht, die Zufahrstraße nach dort führt rechts hinauf. Im unteren Dorf findet man die verschiedensten Einzel- und Reihenhäuser, eine Gaststätte, Läden und auch eine Tankstelle. Der Weg der Kumpel führt vom Bahnhof durch das untere Dorf über eine Treppenanlage zum höherliegenden Grubengelände. Hier lassen sich nette Motive verwirklichen, und der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Bewegliche Scheiben des Förderturms, ein wirklicher Waggonkipper und ein beweglicher Schrägaufzug für die Kohlen werden sehr zur Vorbildtreue beitragen und die Anlage beleben. Die im Gleisplan verwendeten Abkürzungen und Ziffern haben folgende Bedeutung:

E.G. = Empfangsgebäude, Gsch. = Güterschuppen, R. = Rampe, W.Dr. = Wagendrehscheibe, Gl.W. = Gleiswaage, Lsch. = Lokschuppen der Werkbahn, Kb. = Kohlenbansen, El.Gr.Bhn. = Elektrische Grubenbahn, B. = Bunkeranlage für Erze, Ft. = Förderturm, B.S.A. = Brech- und Siebanlage, Sch.A. = Schrägaufzug für Schüttgüter, K.H. = Kesselhaus, M.H. = Maschinenhaus für Fördermaschine, Verw. = Verwaltungs- und Sozialgebäude, W.K. = Winkelhebel-Waggonkipper, G.W. = Grubenbahn-Werkstatt, T. = Tankstelle, 1 = Gaslaterne mit Ventilbrunnen kombiniert, 2 = Gaslaterne mit Überflurhydrant kombiniert, 3 = Ventilbrunnen mit Beckenabfluß, 4 = Wegweiser, 5 = Straße zum oberen Dorf



Modellbahnanlage Kupferhammer M. 1:10 für Nenngröße H0 Piko-Gleismaterial

Am Rande beobachtet

auf der
Modelleisenbahnausstellung
in Görlitz

mit der Kamera
festgehalten
von Barbara Meffert
Berlin

Text: Stecki

1 Der Peter zählt nun voll Elan
den Wagenpark der Eisenbahn.

2 Die Wagen hier, so folgert Kalle,
'ne dufte Sache sind sie alle.

3 Ob groß, ob klein, ob Mann, ob Frau:
die Eisenbahn ist einfach „schau".

4 Frau Krause denkt voller Erstaunen,
wie kann mein Heinrich so was bauen?!

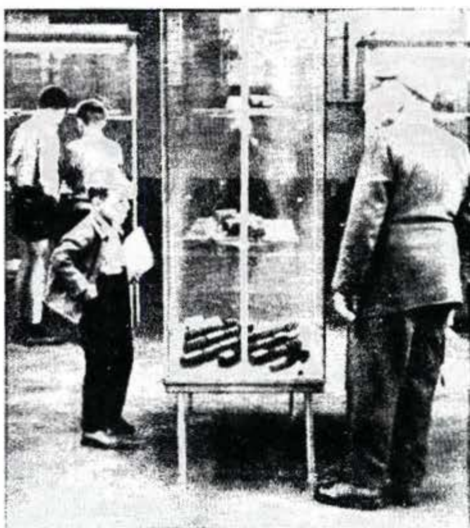
5 Bei Dämmerlicht und ohne Blitz,
die Lok steht gut, jetzt wird geknipst.

5





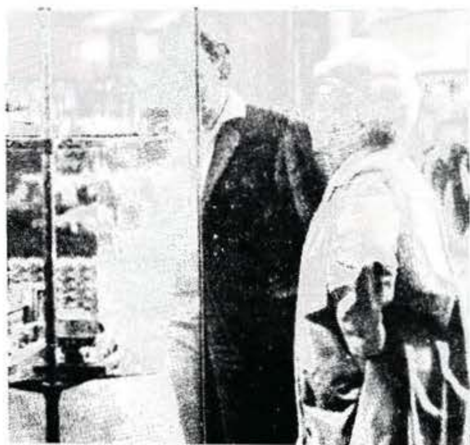
1



2



3



4

■ Bild 1 Lok 83^{10} in der Nenngröße TT, gebaut von Herrn Wolfgang Kaden aus Freiberg/Sa. Er erhielt dafür einen 3. Preis in der Gruppe Triebfahrzeuge D 3

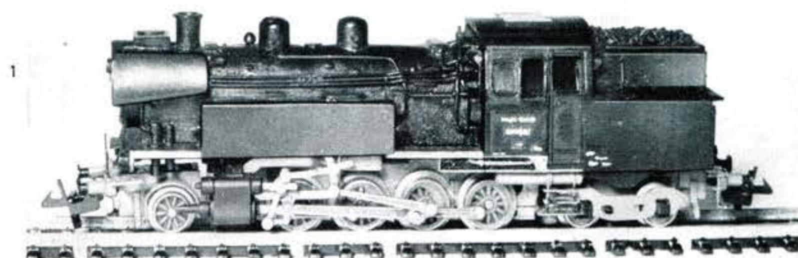
■ Bild 2 Herr Békei László aus Ungarn schickte diesen Lok-Veteranen der Baureihe MAV 11 und die Drehscheibe in der Nenngröße 0 zum Wettbewerb ein

■ Bild 3 Ebenfalls aus Ungarn kam diese Ellok BR MAV E 41 in der Nenngröße H0. Sie wurde von Herrn Dr. Arpad Sipos aus Budapest angefertigt

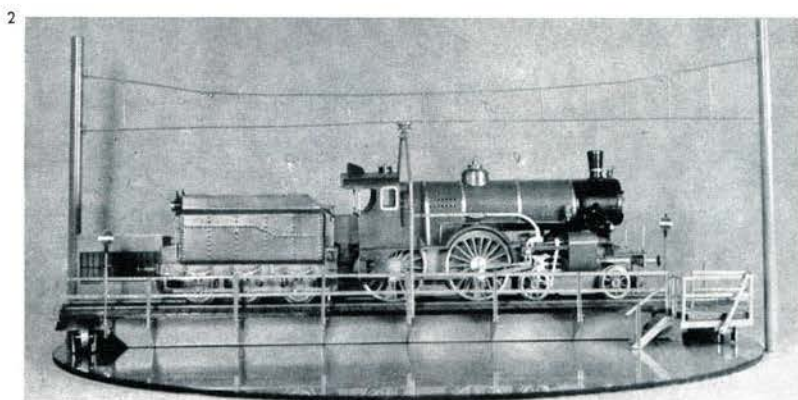
■ Bild 4 Diesellok T 334 der ČSD in H0, von Herrn Hans Hoffmann aus Dresden A 29 gebaut

■ Bild 5 Diese schwere USA-Diesellokomotive stellte Herr Willi Forgbert aus Rostock her

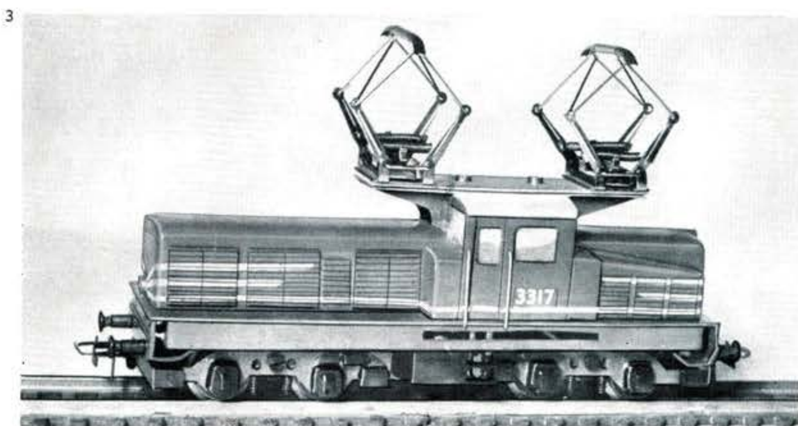
1

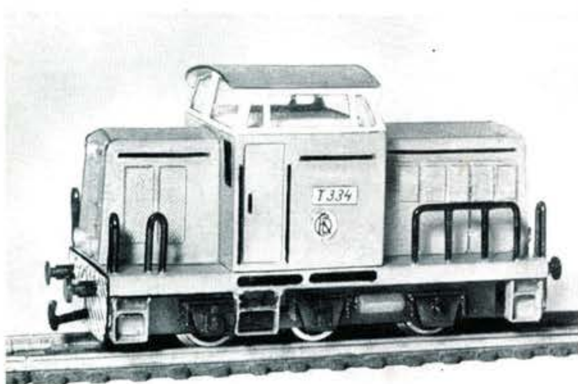


2



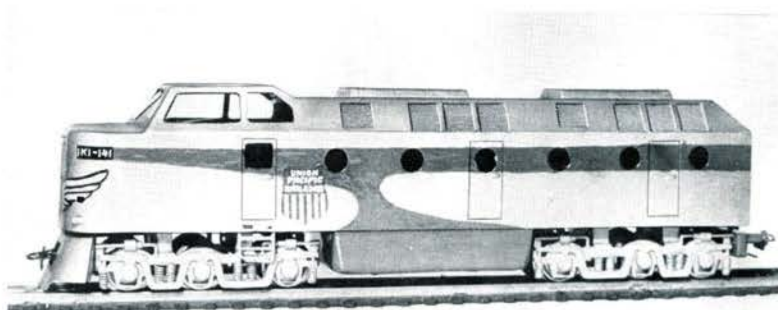
3





Wettbewerbsmodelle

Viele Modelle waren anläßlich des X. Internationalen Modelleisenbahnwettbewerbs auf der Ausstellung in Görlitz vom 16. bis 23. Juni zu sehen. Im Heft 8/63 brachten wir bereits einen umfassenden Bildbericht der besten Modelle. In einer kleinen Nachlese wollen wir hier weitere Modellfahrzeuge vorstellen.



Fotos: Gerhard Illner, Leipzig

SIEGFRIED BEUTLER, Blankenburg/Harz

Gebäudemodelle — maßstabgerecht gebaut

Модели зданий — построены в точном масштабе

Models of Buildings — Constructed on Right Scale

Modèles des batiments — construits en échelle exacte

Ich hatte in letzter Zeit Gelegenheit, mir zahlreiche Gebäudemodelle auf Modelleisenbahnanlagen anzusehen, und ich muß dazu sagen, daß die meisten Modelle wohl mit großer Liebe und Sorgfalt gebaut waren, aber leider in den meisten Fällen nicht der Wirklichkeit entsprachen, wenn sie einmal von der bautechnischen Seite betrachtet wurden; Fenster und Türen waren oft so groß, daß eine Diesellok bequem hätte hindurchfahren können. Übernatürlich große Höhen von Treppenstufen verschlechterten das Bild noch mehr.

Fenster, Türen und Treppenstufen stehen in einem bestimmten Verhältnis zur Geschoßhöhe; das muß auch beim Bau von Gebäudemodellen berücksichtigt werden, wenn sie formschön und natürlich wirken sollen. Eine Ausnahme hiervon machen nur ältere Wohngebäude, die noch nach anderen Gesichtspunkten erbaut wurden und deren Maßeinheiten beibehalten werden müssen.

Während bei den Wohngebäuden die Fenstereinheiten entsprechend der Geschoßhöhe nur nebeneinander gesetzt werden können, gleich, ob es sich um Holz-, Beton- oder Stahlfenster handelt (mit Ausnahme von Treppenhäusern), kann bei Industriebauten mit hohen Geschossen außer dem Nebeneinandersetzen der Fenstereinheiten auch bis zu bestimmten Höhen ein Übereinandersetzen von Beton- oder Stahlfenstern erfolgen. Bei überdimensionalen Höhen muß dann die zulässige Höhe der Fenstereinheiten bei weiterer Fortsetzung durch zusätzliche Träger die Fensterfront unterbrechen, d. h. zwischen den Fenstergruppen ist ein etwas größerer Zwischenraum zu lassen.

In der Tabelle 1 sind anhand von Tür- und Fenstermustern maßstabgerecht für die einzelnen Geschoßhöhen bei Wohngebäuden die entsprechenden Fenster- und Türöffnungen dargestellt. Bei den einzelnen Mustern sind die Orginal-Maße angegeben in Meter, damit auch eine entsprechende Umrechnung für TT und andere Nenngrößen erfolgen kann.

Bevorzugte Geschoßhöhe ist 2,75 m, die auch bei mehrgeschossigen Gebäuden (Geschäftshäuser, Warenhäuser usw.) eine sehr gute Wirkung ergibt. Bei Giebelhäusern (Landhäuser, Einfamilienhäuser) ist das Giebelgeschoß mit 2,50 m anzusetzen, wozu noch rund 2 m Bodenraum hinzugerechnet werden müssen, so daß also mit einer Gesamt-Giebelhöhe von 4,50 m gerechnet werden muß. Über 5 m Giebelhöhe sollte man vermeiden.

Auch bei den Treppenstufen ist die Geschoßhöhe mit 2,75 m zu bevorzugen (siehe hierzu Tabelle 2).

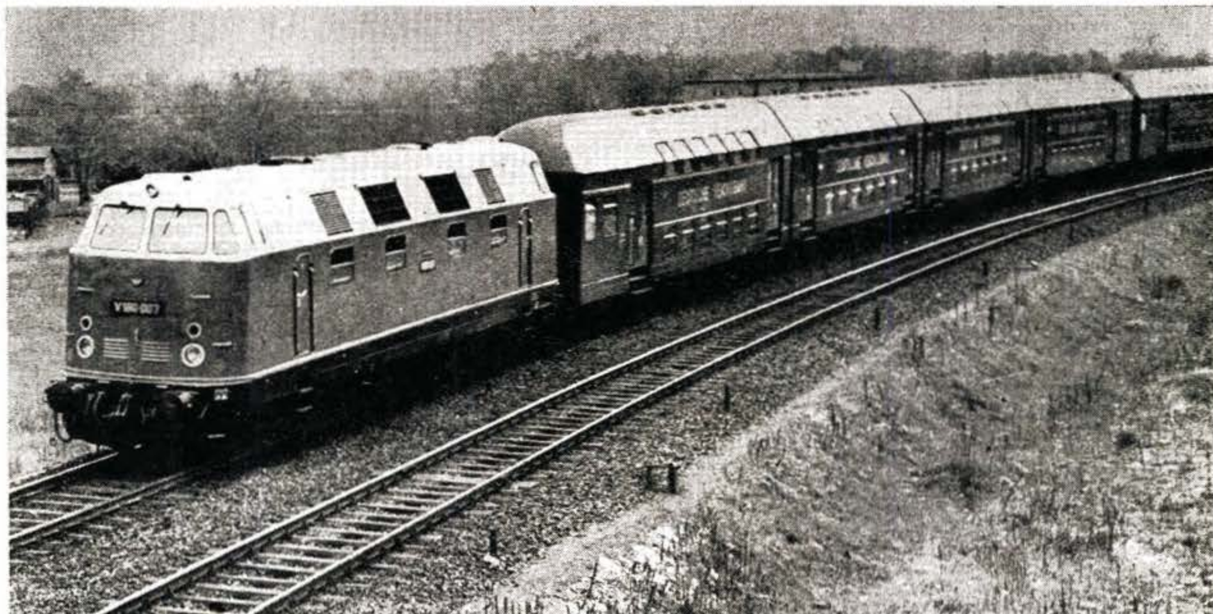
Die Tabelle 3 ist auch für Stahlfenster im Verhältnis der Größen anwendbar. Die Übersicht zeigt klar die Fensterelemente neben- und übereinander, so daß weitere Erläuterungen hierzu nicht erforderlich sind.

Nun wünsche ich allen Gebäudemodell-Konstrukteuren recht viel Erfolg bei der Anfertigung ihrer weiteren Modellbauten.

Ein harmonisches Bild *ergeben die Doppelstockzugwagen und die V 180 007, die mit weiteren Lokomotiven dieser Baureihe seit Ende Mai 1963 auf dem Berliner Außenring im Personenzugverkehr eingesetzt werden.*

Die Lokomotiven haben die Achsanordnung B'B'. Sie werden durch zwei 900-PS-Dieselmotoren angetrieben, die dem Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ermöglichen.

Foto: Zentralbild



Wohngebäude

Geschoßhöhe 2,50 m

	Doppelfenster	Einflügel-Türen		Zweiflügel-Türen	
$1,12^5$/1,25	$2,12^5$/1,25	$1,12^5$/2,00	1,25/2,00	1,50/2,00	1,75/2,00

Geschoßhöhe 2,75 m

$1,12^5$/$1,37^5$	$2,12^5$/$1,37^5$	$1,12^5$/$2,12^5$	1,25/$2,12^5$	1,50/$2,12^5$	1,75/$2,12^5$

Vorzugsgrößen ($1,12^5$/$1,37^5$, $2,12^5$/$1,37^5$)

Geschoßhöhe 3,00 m

$1,12^5$/1,50	$2,12^5$/1,50	$1,12^5$/2,25	1,25/2,25	1,50/2,25	1,75/2,25

Waschhaus-Fenster

1,00/1,00 $1,12^5$/1,00

Kleinere einfache Türen

0,75/$1,87^5$ $0,87^5$/$1,87^5$ 0,75/2,00 $0,87^5$/2,00 1,00/2,00

Kellerfenster

0,75/0,50 $0,87^5$/0,50

Maßangaben in Meter;
Breite / Höhe

Maueröffnungen für Fenster und Türen

(HO = 1:87)

1963 [signature]

Tabelle 2

Wohngebäude

Speisekammer- und WC-Fenster: $0{,}50/0{,}62^{5}$ — $0{,}62^{5}/0{,}62^{5}$
(Breite / Höhe) $0{,}62^{5}/0{,}75$ — $0{,}62^{5}/0{,}87^{5}$

Treppenstufen

Steigung cm	Auftritt cm	Bemerkungen
18	27	Geschoßhöhe 2,50 m
17^{2}	29	— " — 2,75 m
17	29	— " — 3,00 m
14	35	Freitreppen zu Terrassen, Gebäuden etc.
15	33	
16	31	

Auftritt
Steigung

Höhe der Treppengeländer: 0,90 bis 1,00 Meter.

Industriebauten

Bei diesen Bauten finden Stahl- oder Betonfenster Verwendung. Für die Stahlfenster, Türen und Treppenstufen gelten im Normalfall die gleichen Abmessungen wie bei den Wohngebäuden, nur das im weiteren Ausbau der Fensterflächen bis zu 10 Fenstereinheiten übereinander angeordnet werden können.

Weitere Steigungen der Geschoßhöhen gegenüber Wohngebäuden erfolgt bei Industriebauten um jeweils 25 cm, also 3,25; 3,50; 3,75 m etc.

Betonfenster: (auch für Fahrzeughallen und Garagen)
(1·87)

Größe	I	II	III	IV	V
m	0,46/0,86	0,50/1,00	0,50/0,80	0,55/0,90	0,58/0,93

Die Größe II ist so bemessen, daß jede Fenstergröße im Maßsprung von 50 × 100 cm bis 16 Fensterelemente nebeneinander und 8 Elemente übereinander möglich ist. Außerdem ist diese Größe kombiniert stehend und liegend verwendbar.

Tabelle 3

Betonfenster — Zusammenstellung der Fensterelemente —

Größe	Fensterelemente Stück
I + III	1 - 20 (1)
II	1 - 19
V	1 - 16
III	1 - 18 (1, 2)
I	1 - 20
IV	1 - 17
II	1 - 19
I	1 - 20 (1, 2, 3)
IV	1 - 17
V	1 - 16
II	1 - 19
I; II; III	1 - 10 (1, 2, 3, 4)
V	1 - 8
I	1 - 10 (1, 2, 3, 4, 5)
V	1 - 8
II	1 - 6

Größe	Fensterelemente Stück
I; II; III	1 - 6 (1, 2, 3, 4, 5, 6)
IV + V	1 - 5
I + II	1 - 5
IV + V	1 - 4 (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7)
II + III	1 - 5
IV + V	1 - 4 (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8)
III	1 - 5
IV + V	1 - 4 (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10)

Beispiel Lokschuppen (Größe II)

1 2 3 4 5

1 2 3 4 5

Beispiel Omnibus-Garage (Größe II)

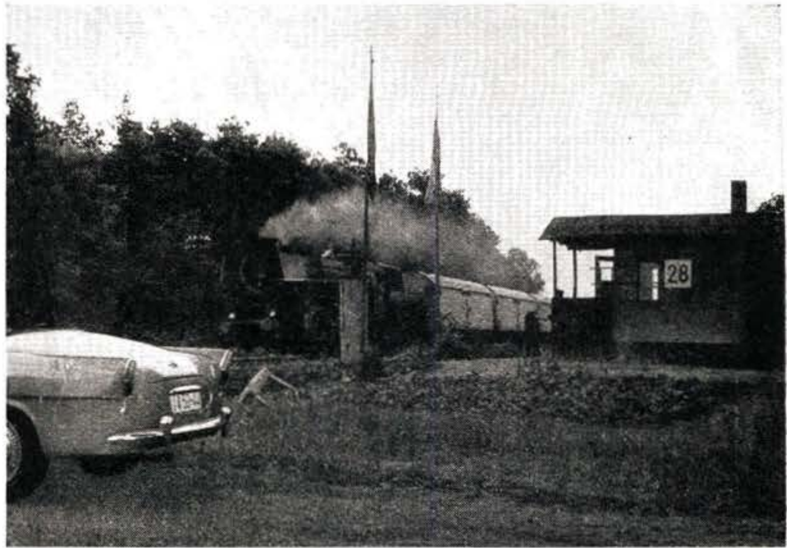
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Industriebauten

1963 [signature]

GUDRUN BARTHEL, Erfurt

Ein berühmtes Bahnwärterhäuschen



Hier – also nicht beim Bahnwärterhäuschen des „Bahnwärters Thiel" – übernachteten unsere Autorin und ihr Mann

Foto: H. Riederer

Aus eigener Erfahrung weiß ich, daß einem richtigen Eisenbahnfreund eine Wanderung nur dann reizen kann, wenn ihm dabei irgendeine berühmte Eisenbahnstrecke über den Weg oder am Weg entlangläuft. In der ersten Zeit unserer Ehe waren unsere häufigsten Ausflugsziele einsame Endbahnhöfe kleiner Nebenbahnstrecken. Nach langen Radtouren dorthin ließ ich mich meist ermattet am Bahndamm ins Gras sinken, während mein Mann, mit einem kleinen Skizzenblock bewaffnet, Gleise und Bahnsteige hurtig skizzierte, um Details davon später auf seiner Anlage nachahmen zu können. Nur zuweilen schreckte mich das Donnerwetter irgendeines Bahngewaltigen der kleinen Station aus meiner Ruhe, da mein Mann von ihm natürlich wieder einmal als „verdächtig" registriert worden war. Ich wußte aber schon, daß dieser unsanfte Zusammenstoß meist in ein freundschaftliches Gespräch einmünden würde und sah die beiden dann auch bald gemeinsam Loks, Wagen und Gleise betrachten. Sollten sie! Einem jeden Tierchen sein Pläsierchen!
Aber von diesen Erinnerungen wollte ich eigentlich gar nicht berichten. Das liegt 10 Jahre zurück, und wir haben unsere Räder schon längst an andere Radfahrlustige weitergegeben. Jetzt gelangen wir auf vier Rädern weit bequemer zu den gewünschten Zielen. Allerdings hat sich die Jagd nach idyllischen Bahnstationen auch etwas gelegt, da die Anlage nun „im allgemeinen steht".
Dieses Jahr, am Freitag vor Pfingsten, wurde ich allerdings belehrt, daß es lohnend sei, auf der Rückreise von der Redaktionssitzung in Berlin über Erkner nach Hause zu fahren, um dort das berühmte Bahnwärterhäuschen aufzusuchen, dem Gerhart Hauptmann in seiner Novelle „Bahnwärter Thiel" ein Denkmal gesetzt hat. Ich war müde vom Schauen im neuerbauten Zentrum der Hauptstadt und sehnte mich nach einem kühlen Bad im Müggelsee. Der ruhige See mit seinem um die Pfingstzeit ungewöhnlich strahlend besonnten Strand ließ uns verweilen und die letzten Sonnenstrahlen des schönen Tages noch voll genießen. So langten wir erst, als die Kühle des Abends bereits hereinbrach, in Erkner an. Mehrere Einwohner mußten interviewt werden, damit wir zu dem Haus mit der Gedenktafel für Gerhart Hauptmann gelangten, in dem er vier Jahre lang lebte und arbeitete.
Doch ungleich schwerer war die Suche nach dem Wärterhäuschen. Die Straße, die wir nach links eingebogen waren, führte uns immer tiefer in den Wald hinein – und immer weiter von der Bahnstrecke ab. Mein Mann, der an und für sich wenig Ortssinn hat, wollte das nicht wahrhaben. Deshalb hielt er, und nun konnte er sich überzeugen, daß das Rollen der Züge sehr entfernt durch den dichten Wald zur Linken drang. Der Weg war inzwischen auch keine Straße mehr. Ich fror und wollte schlafen. Da kam eine Einwohnerin mit Tragkorb. Nach einem einsamen Bahnwärterhäuschen befragt, schaute sie die wißbegierigen Leute mitten im Wald besorgt an, gab dann aber bereitwillig Auskunft über ein Häuschen, in dem keiner mehr sei, ganz unten an der Strecke. Sie wies auch mit der Hand in jene Richtung. Mein Mann wollte nun den Wagen stehen lassen und mich zu einem „kleinen Waldspaziergang" zu dem ersehnten Ziel einladen. Da streikte ich und erklärte, wenn er auf mich gehört hätte, wären wir schon längst per Auto an dem Häuschen gelandet, denn ich hatte ihn vorher auf eine andere Straße aufmerksam gemacht, die er aber nicht fahren wollte. Nachdem wir vom Abweg umgekehrt waren, bogen wir in diese Straße ein. Sie führte uns am langen Friedhof von Erkner vobei zu – – – einem Wärterhäuschen. So nahe am Ort hätten wir es nicht vermutet. Dort erfuhr mein Mann von der freundlichen Wärterin, der er sogleich beim Wasserpumpen half, daß dies die „berühmte Bude" sei. Sie hatte hier gerade Aushilfsdienst und erzählte uns so mancherlei. Wir sahen ihr zu, wie sie die Schranke schloß, als das Läutewerk die Ankunft eines Zuges meldete und ließen mit ihr gemeinsam die Züge stampfend an uns vorüberrollen. Ich bekam Achtung vor dieser stillen Pflichterfüllung.
Mein Mann, der die Novelle, was die eisenbahnbeschreibenden Stellen betrifft, fast wörtlich hersagen konnte, war jedoch nicht ganz zufrieden mit der Sachlage. Ihn störte die Krümmung der Strecke.
Hauptmann schreibt:
„Die Strecke schnitt rechts und links geradlinig in den unabsehbaren grünen Forst hinein; zu ihren beiden Seiten stauten die Nadelmassen gleichsam zurück, zwischen sich eine Gasse freilassend, die der rötlich-braune, kiesbestreute Bahndamm ausfüllte. Die schwarzen, parallellaufenden Gleise darauf glichen in ihrer Gesamtheit einer ungeheuren eisernen Netzmasche, deren schmale Strähnen sich im äußersten Süden und Norden in einem Punkt des Horizontes zusammenzogen."
Konnte sich das im Laufe der 78 Jahre, die seitdem ver-

flossen waren, so geändert haben? Der Weg, der über die Gleise führte, war auch kein ganz so einsamer Waldweg, wie ihn der Dichter beschreibt:

„Nach allen vier Windrichtungen mindestens durch einen dreiviertelstündigen Weg von jeder menschlichen Wohnung entfernt, lag die Bude inmitten des Forstes dicht neben einem Bahnübergang, dessen Barrieren der Wärter zu bedienen hatte, ... obgleich der Weg nur selten von jemandem passiert wurde."

Ich tröstete meinen Eisenbahnliteraten mit dem Hinweis, daß 70 Jahre im Zeitalter der Technik eben ihre Spuren hinterließen. Trotzdem war es an diesem Abend herrlich einsam hier. Auch die Wärterin empfand die Ruhe dieses Postens wohltuend gegenüber anderen Dienststellen und bedauerte nur, daß der Wunsch ihres lieben Mannes, der viele Jahre in den drei Bahnwärterhäuschen des Ortes Dienst getan hatte, nicht mehr in Erfüllung gegangen war. Als er schwerkrank war, hatte er immer gesagt: „Wenn ich wieder gesund werde, will ich nur noch nach 28." Die Frau sah nach dem nahen Friedhof und meinte: „Na ja, und nun liegt er ganz nahe bei." –

Menschenschicksal und Bahnwärterhäuschen, auch heute noch innig verwoben wie in der ergreifenden Novelle des Dichters. So ähnlich mag wohl auch der Dichter vor Jahrzehnten einem einsamen Bahnwärter abgelauscht haben, wie die Welt des Bahnwärterhäuschens einen Menschen in ihren Bann schlagen kann. Stundenlang soll er bei ihm gesessen und sich in sein Fühlen und Denken vertieft haben.

Bald lud uns eine stille Waldwiese in der Nähe des Häuschens zum nächtlichen Parken ein. Schnell war der Wagen in ein behagliches Schlafquartier verwandelt, und beim fernen Rollen von „Bahnwärter Thiels" Zügen schliefen wir befriedigt ein.

Der neue Tag brachte umwälzende Neuigkeiten. Es regierte jetzt im Häuschen eine jüngere Kollegin, recht forsch und skeptisch einem scheinbar nutzlos um das Häuschen streifenden Manne gegenüber. Wollte der etwa fotografieren? Das war doch streng verboten!

Es war ihre Pflicht, ihn deutlich darauf aufmerksam zu machen. Doch auch sie wurde freundlich, als sie das seltene Anliegen des jungen Mannes erfuhr. Das schien wirklich ein echter komischer Kauz zu sein. Aber da war er bestimmt an das falsche Häuschen geraten! Sofort betätigte sie das Telefon und erfuhr von einem älteren Kollegen aus dem Ort, daß es sich wohl um das Häuschen 29 handeln müsse.

Ein Pfad an der Strecke führte durch herrlich duftenden Kiefernwald dorthin. Die Luft flimmerte über den Gleisen, und die einzigen Menschen, die wir trafen, waren damit beschäftigt, die Feuerschutzstreifen im Walde von Unkraut zu reinigen. Nach einiger Zeit einsamen Wanderns tauchte plötzlich mitten im Walde ein Wohnhaus auf und wenig dahinter, in dichtem Fliedergebüsch beinahe versteckt, stand an der Strecke ein kleiner rechteckiger Backsteinbau mit verschlossener Tür. Das war es! Ja, hier schien alles eher zu stimmen! Der Betrieb war hier eingestellt worden, da kein Weg mehr über die Gleise führt. Er war vergrast und schien schon früher ganz, ganz einsam gewesen zu sein. Der sprechendste Beweis für die Echtheit dieses Ortes aber war ein Brunnen mit einer ganz alten Pumpe, deren Schwengel, vom Roste dunkelbraun, im hohen Grase lag. Das war er wohl, über den der Dichter schreibt:

„Einige Zerstreuung vermittelte dem Wärter ein Brunnen dicht hinter seinem Häuschen. Von Zeit zu Zeit nahmen in der Nähe beschäftigte Bahn- oder Telegrafenarbeiter einen Trunk daraus, wobei natürlich ein kurzes Gespräch mit unterlief. Auch der Förster kam zuweilen, um seinen Durst zu löschen."

Aus diesem Brunnen wird wohl der Dichter selbst manchen kühlen Trunk genommen haben, wenn er nach langer Wanderung durch seine geliebten Wälder beim Bahnwärter einkehrte. Der erschütternd vom Dichter gestaltete Tod des Bahnwärterkindes und die sich daraus ergebenden Folgen wären wohl angetan, dem Wanderer auch heute noch einen Schatten über diese friedliche Einsamkeit zu werfen. Doch wird sich das wohl tatsächlich nicht hier abgespielt haben, sondern vom Dichter als novellistischer Höhepunkt beigesteuert worden sein. In den Vordergrund treten für den eisenbahninteressierten Leser vielmehr Schilderungen, mit denen Hauptmann als echter Realist Eisenbahnatmosphäre einfängt, sowie das Herannahen und Entschwinden des Zuges in der Waldeinsamkeit:

„Der Wärter stand noch immer regungslos an der Barriere. Endlich trat er einen Schritt vor. Ein dunkler Punkt am Horizonte, da, wo die Gleise sich trafen, vergrößerte sich. Von Sekunde zu Sekunde wachsend, schien er doch auf einer Stelle zu stehen. Plötzlich bekam er Bewegung und näherte sich. Durch die Gleise ging ein Vibrieren und Summen, ein rhythmisches Geklirr, ein dumpfes Getöse, das, lauter und lauter werdend, zuletzt den Hufschlägen eines heranbrausenden Reitergeschwaders nicht unähnlich war. Ein Keuchen und Brausen schwoll stoßweise fernher durch die Luft. Dann plötzlich zerriß die Stille. Ein rasendes Tosen und Toben erfüllte den Raum, die Gleise bogen sich, die Erde zitterte – ein starker Luftdruck – eine Wolke von Staub, Dampf und Qualm und das schwarze, schnaubende Ungetüm war vorüber. So, wie sie anwuchsen, starben nach und nach die Geräusche. Der Dunst verzog sich. Zum Punkt eingeschrumpft, schwand der Zug in die Ferne, und das alte heil'ge Schweigen schlug über dem Waldwinkel zusammen."

Nachdem uns ein herannahender Zug auch diese meisterhafte Schilderung des Dichters voll bestätigte, liefen wir den Sandweg zurück, glücklich, unsere kleine Entdeckungsreise zu einem befriedigenden Abschluß gebracht zu haben.

Mein kleiner Bericht sollte nicht nur unterhalten, sondern könnte nebenbei eigentlich noch zwei Zwecke erfüllen. Nämlich erstens, daß recht viele Modelleisenbahner über das Eisenbahntechnische hinaus ein offenes Auge für die Schönheit unserer Heimat an der Strecke bekommen und ihre Angehörigen auf Spaziergängen und Wanderungen damit vertraut machen. Zweitens, daß so mancher Gerhart Hauptmanns Novelle und auch seine größeren Werke wieder einmal zur Hand nimmt, die getragen sind vom sozialen Mitgefühl mit dem einfachen Menschen.

Sicher werden viele dies tun. Denn kein Modellbahnfreund will sich doch nachsagen lassen, daß er einseitig interessiert sei.

Lehrquartettspiel „Auf blanken Schienen"

Verlag Rudolf Forkel KG, Pößneck

Fachliche Bearbeitung und Text: Arthur Hirsing

Bilder: Hans Räde

Im Zuge der weiteren Entwicklung im Verkehrswesen, die ein sehr rasches Tempo hat, wird natürlich die Stunde der Dampf- und später auch der Diesellokomotive schlagen. Mit Hilfe von Atomkraftwerken wird soviel Elektroenergie erzeugt werden, um alle Eisenbahnstrecken elektrifizieren zu können. Der Elektroeisenbahn mit Großraumwagen, wie wir sie uns heute noch gar nicht recht vorstellen können, gehört also die Zukunft.

Das vorliegende Quartettspiel soll in erster Linie Einfluß auf ältere Kinder und Jugendliche nehmen, ihnen Allgemeinwissen über kulturgeschichtliche Dinge und die aktuellen Aufgaben des Schienenverkehrs vermitteln. Sie werden erkennen, daß der Beruf des Eisenbahners viel Liebe zur Sache, hohes Wissen und Disziplin verlangt. Auch Erwachsene finden sicher in dem Spiel und seinem Beiheft Neues und Interessantes.

Ein Beispiel für derartige Schaltung ist in Bild 5 dargestellt. Kommt das Triebfahrzeug an den Schienenkontakt Ka 8, so wird das Signalrelais SR 8 angeworfen und hält sich über sr 8 I selbst. Befindet sich das Blockrelais BR 8 in Grundstellung, d. h. ist der Gleisabschnitt G 8 von der vorangegangenen Zugfahrt entblockt, so wird das Signal S 8 über sr 8 III und br 8 II auf Hp 1 gestellt und über sr 8 II und br 8 III die Fahrspannung an die Abschaltstrecke A 8 gelegt. Bei dem Schienenkontakt Kb 8 wird dann BR 8 ange-

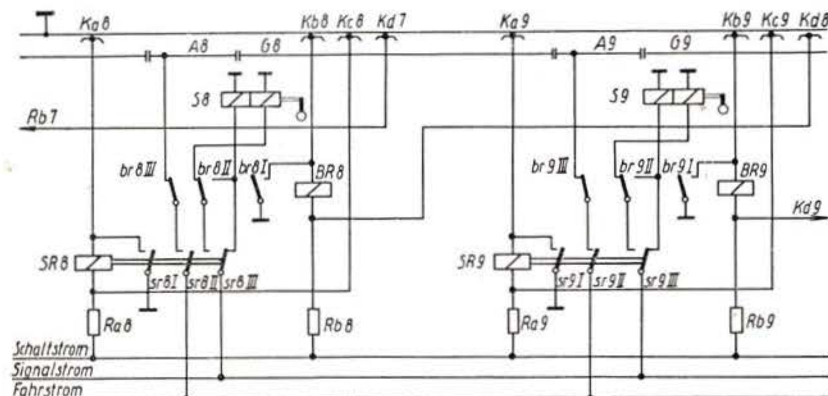


Bild 5 Blockschaltung bei Signalen mit Grundstellung HpO

worfen, von br 8 III wird A 8 abgeschaltet und durch br 8 II das Signal auf Hp 0 gestellt. BR 8 hält sich über br 8 I selbst, auch wenn die Betätigung des Schienenkontaktes Kc 8 das Signalrelais SR 8 zum Abfallen bringt. Die Stellung des Signales ist geblockt. BR 8 fällt erst wieder ab, wenn nach Blockung des Signales S 9 das Fahrzeug bis zum Schienenkontakt Kd 8 gekommen ist.

War beim Anwerfen von SR 8 das Blockrelais noch angezogen, so kommt das Fahrzeug bis zur Abschaltstrecke A 8 und bleibt dort stehen, da die Fahrspannung von br 8 III abgeschaltet ist. Die Fahrt wird erst fortgesetzt, nachdem BR 8 abgefallen ist. Erfolgt dies bereits während der Fahrt zwischen Ka 8 und A 8, so wird hier die Fahrt ohne Halt fortgesetzt.

Bei den in Bild 5 enthaltenen Formsignalen wird selbstverständlich vorausgesetzt, daß sie Doppelspulenantriebe mit Selbstabschaltung haben.

DK 688.727.85

Die im vorliegenden Blatt beschriebenen selbsttätigen Blockschaltungen erleichtern nicht nur die Bedienung einer Modelleisenbahnanlage, sie erhöhen auch die Betriebssicherheit. Dies trifft besonders auf die in Abschnitt 83.31 genannten Zusatzeinrichtungen zu, die bei einer handbetätigten Streckenblockung nur mit einem größeren Aufwand an Relais usw. nachgebildet werden können.

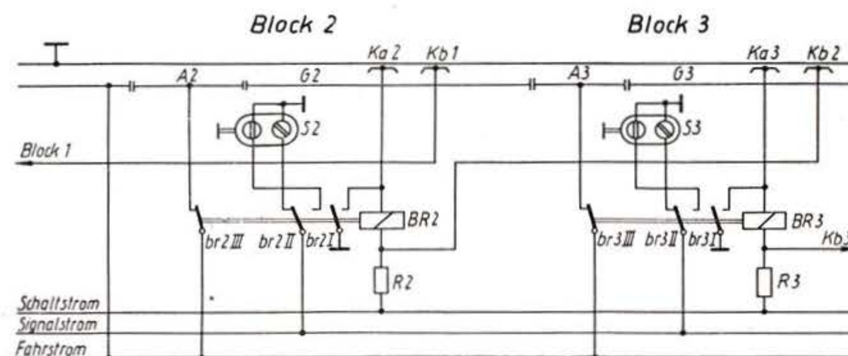


Bild 1 Blockschaltung mit einem Relais

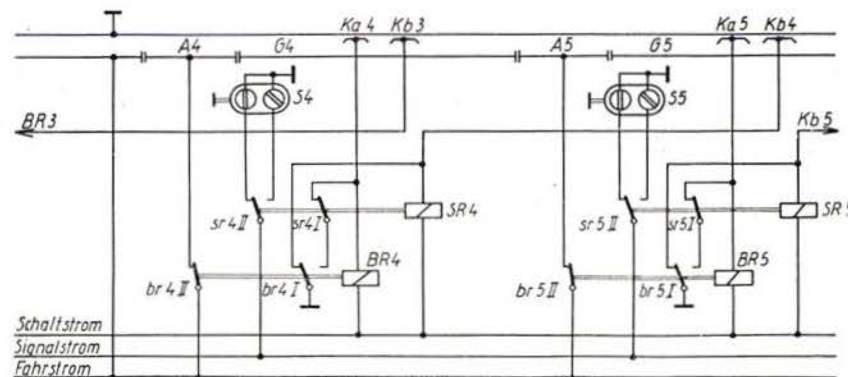


Bild 2 Blockschaltung mit zwei Relais

1. Selbsttätige Blockschaltungen für Lichtsignale

Eine einfache selbsttätige Blockschaltung mit Relais läßt sich aus der handbetätigten Blockschaltung nach Bild 3 — 83.3 abwandeln. Dort wird sowohl das Vorblocken als auch das Rückblocken durch Tastschalter mit einem a-Kontakt ausgelöst, d. h., das Blockrelais wird angeworfen und abgeworfen. Vom Relais wird gleichzeitig das Lichtsignal geschaltet, das dazu die Grundstellung Hp 1 zeigen muß. Die beiden Tastschalter können nun durch Schienenkontakte ersetzt werden. Dadurch erhält man die Schaltung in Bild 1.

Hat ein vorbeifahrender Zug das Signal S 2 passiert, so wirft er am Schienenkontakt Ka 2 das Blockrelais BR 2 an. Dieses hält sich über den Kontakt br 2 I selbst. Mit dem Kontakt br 2 II wird S 2 auf Hp 0 gestellt und vom Kontakt br 2 III die Fahrspannung an der Abschaltstrecke A 2 abgeschaltet. Kurz danach betätigt das gleiche erste Metallrad den Schienenkontakt Kb 1. Dieser wirft das Blockrelais des zurückliegenden Blockabschnittes 1 ab und schaltet wieder auf Hp 1. Das geblockte Signal S 2 wird erst wieder auf Hp 1 gestellt, wenn durch den Schienenkontakt Ka 3 das nächste Blockrelais angeworfen und danach Kb 2 betätigt worden ist.

Stehen die für die Schaltung nach Bild 1 benötigten Relais mit 1 r-, 1 a- und 1 u-Kontakt nicht zur Verfügung, sondern nur Relais mit 2 Federsätzen, so kann die Schaltung nach Bild 2 angewendet werden.

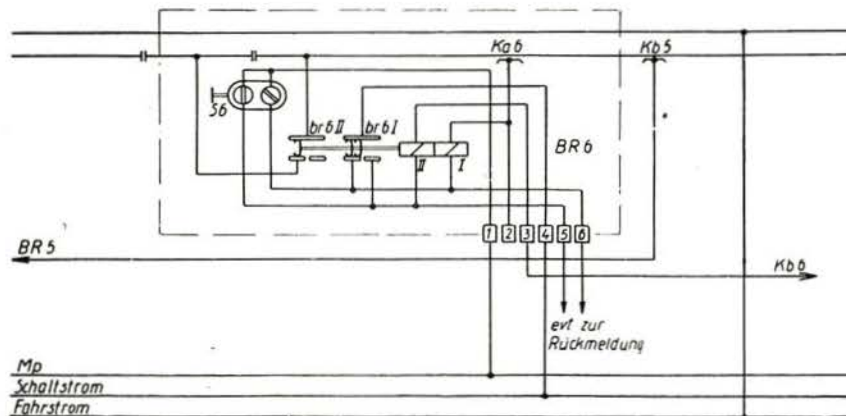


Bild 3 Blockschaltung mit Piko-Blockrelais

Das Signalrelais SR 4 ist in Grundstellung angezogen und das Blocksignal zeigt Hp 1. Beim Betätigen des Schienenkontaktes Ka 4 zieht das Blockrelais BR 4 an, dadurch fällt SR 4 ab und BR 4 kann sich über br. 4 I und sr 4 I selbst halten. Durch Kb 4 wird dann wieder SR 4 angeworfen, das sich über die Grundstellung von br. 4 I hält. Bei dieser Schaltung werden keine Abfallwiderstände benötigt. Es ist lediglich zu beachten, daß beide Relais keine Abfallverzögerung haben dürfen.

— Fortsetzung Seite 3 —

2. Selbsttätige Blockschaltung mit Piko-Blocksignal

Während bei den Schaltungen nach Bild 1 und 2 der geblockte Zustand durch den Selbsthaltekontakt des Blockrelais aufrechterhalten wird, geschieht dies bei den Doppelspulenrelais durch die mechanische Lage des Relaisankers. Das Piko-Blocksignal ME 050 vereinigt Blocksignal, Blockrelais und den Schienenkontakt zum Vorblocken. Auch die Verbindungen vom Gleisabschnitt über Relaiskontakte zur Abschaltstrecke sowie zum Signal sind am Gerät verdrahtet.

Beim Befahren des Schienenkontaktes Ka 6 erhält die Wicklung I Spannung. Sie schaltet sich selbst ab, sobald beide Federn des Schaltkontaktes br 6 I die linke Kontaktbahn verlassen haben. Dadurch kann die Wicklung nicht überlastet werden, falls das Fahrzeug auf dem Schienenkontakt stehen bleibt. Nunmehr erhält über br 6 I die rote Lampe Spannung und das Signal zeigt Hp 0. Der Schaltkontakt br 6 II hat A 6 vom gleichen Potential des Gleisabschnittes G 6 getrennt. Kommt das Fahrzeug zum Schienenkontakt Kb 6, so erhält Wicklung BR 6 II Spannung, und das Signal zeigt wieder Hp. 1.

3. Selbsttätige Blockschaltung für Formsignale

Bei der selbsttätigen Blockschaltung mit Lichtsignalen, die in Grundstellung Hp 1 zeigen, stimmen Signalstellung Hp 0 und Blockung zeitlich überein. Dadurch ist die Schaltung mit einem Relais möglich (Bild 1). Diese Schaltung kann nicht angewendet werden, wenn das Signal in Grundstellung Hp 0 zeigen muß, wie dies z. B. bei Formsignalen der Fall ist. In Bild 4 ist die Aufeinanderfolge der verschiedenen Funktionen zu erkennen. Im Zustand 1 zeigt das Signal Hp 0, aber auch im Zustand 3. Davon ist aber nur der Zustand 3

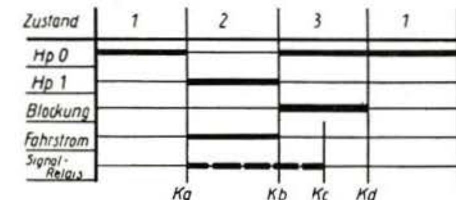


Bild 4 Schaltprogramm für Blocksignal mit Grundstellung HpO

geblockt. Die Blockung kann also mit keiner der beiden Signalstellungen und auch nicht mit der Fahrspannungszuschaltung zur Abschaltstrecke A verknüpft werden. Es ist ein weiteres Relais und an den vier Zeitmarken jeweils ein Schienenkontakt K erforderlich.

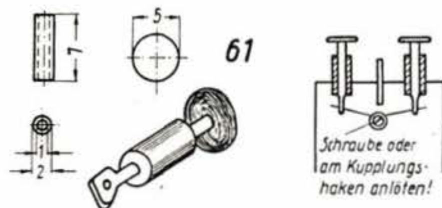
dicken harten Draht. Zur Befestigung der Griffstangen dienen kleine Ösen, die mit einer ganz spitzen Rundzange gebogen werden (Bild 59). Der Draht für die Ösen ist vorteilhafterweise über der Gasflamme auszuglühen. Die Bohrungen für die Befestigungsösen sollten nicht größer als 0,6 mm sein, da sonst beim Verlöten die Lötstelle unsauber wird. Die Griffstangen werden vor dem Einlöten in die Ösen gesteckt. Dadurch erleichtert man sich das Ausrichten.

Für Trittbretter nehmen wir Blech unter einer Stärke von 0,5 mm. Da wir immer mehrere brauchen, gehen wir gleich zur Serienfertigung über. Auf einem Blechstreifen zeichnen wir uns ein Netz nach Bild 60 a, das in den Maßen der jeweiligen Trittbrettform gehalten ist. Der Abstand der Bohrung richtet sich nach dem Drahtwinkel (Bild 60 b).

Die einzelnen Trittbretter 60 c schieben wir auf den Drahtwinkel und verlöten im entsprechenden Abstand. Der Drahtwinkel wird in Bohrungen des Umlaufbleches eingelötet. Die T 7 hat Trittbretter nach Bild 60 d. Wir müssen bei dieser Form das Blech etwas größer halten und vor dem Bohren einen kleinen Winkel anbiegen.

Die Pufferbohlen werden aus etwas stärkerem Blech nach der Aufbauskizze (Bild 22) gebogen und unter das Umlaufblech gelötet. Die hintere Pufferbohle wird mit dem Werkzeugkasten aus einem Stück gefertigt.

Im folgenden soll die Herstellung von federnden Stangenpuffern, wie sie an älteren Lokomotiven üblich waren, beschrieben werden. Das Prinzip kann auch auf andere Pufferformen übertragen werden. Bild 61 zeigt uns die Einzelteile und den Zusammenbau.



Wir benötigen Messingröhrchen von 2 mm Außendurchmesser, von denen wir Teile von 7 mm Länge abschneiden. Als Pufferstange dient uns Kupfer- oder Messingdraht von 1 mm ∅. Mit einem ausgedienten Bürolocher stanzen wir die Pufferteller aus dünnem Blech aus und löten sie auf die Stangen. Da Teller und Stange im rechten Winkel zueinander stehen müssen, spannt man die Pufferstange in ein senkrecht aufgestelltes Bohrfutter und kann so besser löten.



Eine Fortsetzungsreihe

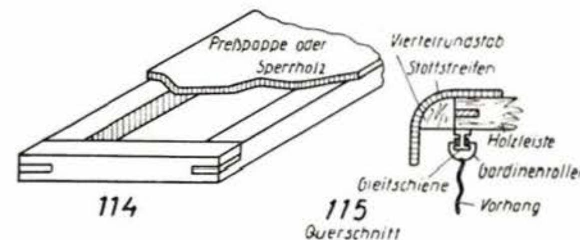
34. Stunde

von GÜNTHER BARTHEL, Erfurt

Das kleine Zimmer hat die Maße 2 × 3 m. Es hat eine Tür und ein Fenster. Nach mehrmaligem Umbau wurde die beste Streckenführung erzielt, die die beiden Endbahnhöfe links und rechts der Tür anordnet, so daß die Kleinbahnstrecke, an der Wand des Zimmers entlangführend, ohne Unterbrechung aufgebaut werden konnte. An der Tür besteht die Möglichkeit, durch ein Einsatzstück die Endbahnhöfe zu verbinden, damit Laufleistungen von neugebauten Lokomotiven kontrolliert werden können. Der Charakter der Endbahnhöfe ist aber dadurch nicht in Frage gestellt: es ist nicht erkennbar, daß die Prellböcke abzunehmen gehen.

Dadurch, daß die volle Zimmerbreite ausgenutzt werden konnte, wurde der größte Gleisradius gewählt, der möglich war. Er liegt zwischen 800 und 900 mm. So können die Züge Puffer an Puffer gefahren werden, was für Anschauungszwecke sehr von Vorteil ist.

Der Raum wird gleichzeitig als Bastelzimmer verwendet. Es mußten also sämtliche Bastelmaterialien und Werkzeuge untergebracht werden. Dazu



dienen Regale und Tische, die unter der Anlage aufgestellt sind. Die Höhe der Anlage wurde darum auf 143 cm festgesetzt. Bei diesem Maß stellt man außerdem fest, daß es sich sehr günstig auf den Betrachter der Anlage auswirkt. Diese befindet sich fast in Augenhöhe, und man meint, mitten auf einem Bahnhof zu sein. Die „Arbeit" der Steuerungsteile an Lokomotiven kann ebenfalls sehr gut beobachtet werden. Kleine Leute müssen allerdings eine Fußbank bekommen.

Oberhalb der Anlage sind die Zimmerecken abgerundet. Diese Maßnahme er-

wies sich als sehr vorteilhaft. Das Auge findet keine scharfe Kante, der Hintergrund erscheint wie der Horizont. Das Fotografieren der Anlagenecken ist leichter geworden (Fotos* 1, 2, 5, 6, 8, 15). Wände und Decke des Zimmers sind hellblau getüncht. Den Hintergrund habe ich mit Wasserfarben an die Wand gemalt. Es wurden vorwiegend Grüntöne verwendet, die hell gehalten sind.

Die Anlage ist auf Sperrholzplatten oder Preßpappe, die durch einen Holzrahmen stabilisiert wurden, aufgebaut (Bild 114). Der Holzrahmen besteht aus Vierkanthölzern 25 × 25 mm. Alle Teile sind so angebracht, daß sie abzunehmen gehen. Verdrahtung, Weichenmagnete usw. liegen unter den Platten im Rahmen und sind so geschützt. Um keine scharfe Kante vorn zu erhalten, wurde ein Viertelrundstab an den Holzrahmen geschraubt. Die Anlage wird nach unten zu durch einen braunen Vorhang abgeschlossen, der in einer Gardinenleiste aus Kunststoff läuft. Die Gardinenleiste ist aus einem Stück gebogen, so daß der Vorhang vollkommen zurückzuschieben geht. Führungsschiene und Rollen des Vorhangs sind nicht sichtbar, da ein Stoffstreifen, der dieselbe Farbe wie die Landschaft hat, übersteht (Bild 115).

Die Gleise erhielten Bettungskörper aus Preßpappe, die an den Seiten abgeraspelt wurden. Diese Preßpappenstreifen nagelte ich auf den Untergrund. Nachdem alles mit Tischlerleim eingestrichen war, legte ich auf Untergrund und Gleiskörper alte Stoffreste und strich alles mit einem Leimpinsel glatt. Bei dieser Methode wird die Haftfestigkeit stark erhöht, so daß der später aufgetragene Schotter und der Gipsbrei für die Landschaft eine innige Verbindung mit dem Untergrund eingehen können.

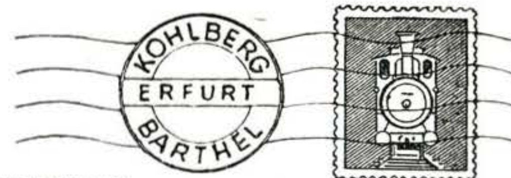
Die Strecke der Kleinbahn nach Peterswalde sollte nach der preußischen Oberbauanordnung 10 aH gestaltet werden. Ich sägte also einzelne Holzschwellen aus und klebte sie nach dem Beizen auf. Dabei mußten auf eine Modellgleislänge von 14 cm 13 Schwellen gesetzt werden. Am Schienenstoß wurden die Schwellen etwas enger verlegt. Das Aufsetzen der Schwellen und das Schottern der Gleise mit Sand war ein Arbeitsgang. Als Klebemittel verwendete ich auch hier Tischlerleim. Die Weichen von Peterswalde sind mit maßstäblich verkleinerten Stellvorrichtungen ausgerüstet, die in der gleichen Weise wie das Vorbild arbeiten (Foto 15). Alle Schwellen erhielten Hakenplatten, in denen die 2-mm-Schienenprofile gehalten werden.

Nachdem die elektrischen Anschlüsse an die Schienen gelötet waren, konnte der landschaftliche Aufbau beginnen. Die flachen Hügel entstanden durch Stoffreste, die nach dem Eintauchen in Leimwasser über Knüllpapier gespannt wurden. Nach dem Trocknen konnte ein dünner Brei aus Gips, Tischlerleim und feinen Sägespänen aufgetragen werden, dem schon grünes Farbpulver beigegeben war. Auf die noch feuchte Landschaft streute ich hellen feinen Sand, um den Heidecharakter der norddeutschen Landschaft zu treffen. Noch vor dem Trocknen wurden hier und da dunklere Grüntöne aufgetragen, um eine aufgelockerte Farbfläche zu erreichen.

Die Straßen wurden entweder als Sandwege oder als Straßen mit Pflasterung ausgeführt. Das in Norddeutschland übliche Kopfsteinpflaster bildete ich bei der Straße hinter dem Bahnhof Hunnental-Elsenburg nach (Fotos 1 und 16). Rötlich gefärbter Gipsbrei wurde als Straßenuntergrund glatt aufgetragen. Die Steinfugen sind nach dem Trocknen eingeritzt.

* Die Fotos 1–15 werden im Heft 10/63 veröffentlicht, das Foto 16 im Heft 12/63.

21. BRIEF

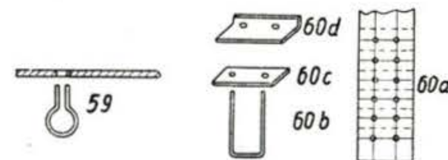


ANLEITUNGEN FÜR DEN FAHRZEUGBAU

Von der Übersichtszeichnung zum Modellfahrzeug

Für den Laternenkörper benötigen wir Rohr 3,5 bis 4 mm ∅ (Kugelschreiberminen). Es kann natürlich auch ein Streifen Messingblech zu einem Röhrchen gerollt werden (Bild 57 c). Dieses wird so durchbohrt, daß ein Stück 1 mm Messingdraht (Bild 57 b) straff in die Bohrungen paßt. Ein Blechstreifen wird mit dem Lampenkasten 57 c verlötet. Nachdem dieser Blechstreifen auf Form gefeilt ist, wird ein 2 mm-Röhrchen 57 a als Laternenfuß aufgesteckt und mit dem Kasten verlötet. Dieser Fuß wird zu einem kleinen Viereck konisch zurechtgefeilt. Eine etwas schwierige Arbeit ist das Anlöten des Laternengriffes. Es empfiehlt sich, in den Lampenkasten 0,4 mm-Löcher zu bohren und aus entsprechendem Draht die Griffe zu biegen und einzulöten. Die bisher beschriebene Laternenausführung gilt für Loklaternen der heute üblichen Bauart.

Im Bild 58 sehen wir eine Laterne für Petroleumbeleuchtung. Bei dieser können wir Teil 57 b oben überstehen lassen, um den Lüftungsaufsatz darzustellen. An alten Laternen finden wir auch unterschiedliche Bügelformen, die wir je nach Gefallen anbringen können. Alte Lokfotos leisten da gute Dienste.



Die Laternen werden auf der Pufferbohle befestigt, indem man in eine 1 mm-Bohrung die Laterne mit Teil 57 b einsteckt und verlötet. Nach dem Lackieren drücken wir in den Lampenkasten eine Scheibe aus dünnem, weißem Karton ein.

Beim Anbringen von Griffstangen gilt es zu beachten, daß wir nicht zu dicken Draht nehmen. Wir müssen uns immer den Umrechnungsmaßstab 1 : 87 vor Augen halten. Ein 0,5 mm-Draht entspricht, umgerechnet, schon etwa 45 mm und dürfte dann eher einer Maschinenwelle ähneln. Wir empfehlen 0,3 mm

Ing. WERNER JÄCKEL und Dipl.-Ing. EBERHARD MÜLLER

DK 625.23.004.69

Die REKO-Wagen der Deutschen Reichsbahn

Rekonstruktion zwei- und dreiachsiger Reisewagen

Реконструированные пассажирские вагоны Герм. Гос. Жел. Дор.

The Reconstructed Coaches of German State's Railway (DR)

Les voitures de voyageurs reconstruites des C.F. nationaux allemands (DR)

1. Einleitung

Im Heft 11/1959 unserer Zeitschrift gab Peter Wagner eine Bauanleitung für den Rekowagen. Er ging dabei – analog dem Vorbild bei der Deutschen Reichsbahn – von einem alten Modellbahnwagen aus und führte eine Rekonstruktion durch. Der angegebene Bauplan entspricht jedoch nicht mehr den serienmäßig rekonstruierten Wagen, sondern fußt auf einem Probewagen (10 Wagen davon existieren im Bestand der DR). Aus diesem Grunde soll das Thema Rekowagen noch einmal behandelt werden. Sinn und Zweck der Rekonstruktion bei der Deutschen Reichsbahn sollen erläutert und gleichzeitig den Freunden des Modelleisenbahnbaus Anregungen zum Selbstbau von Rekowagen gegeben werden.

2. Zwei- und dreiachsige Reisewagen der DR

Jedem aufmerksamen Betrachter wird die Vielfalt der Wagentypen bekannt sein, die noch heute das Zugbild der Personenzüge bestimmen. Ein großer Teil der zwei- und dreiachsigen Reisewagen der DR besteht noch aus Fahrzeugen, die nach Zeichnungen der ehemaligen Ländereisenbahnen von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden und Mecklenburg gebaut wurden. Hinzu kommt eine beträchtliche Anzahl Wagen der ehemaligen Klein- und Privatbahnen.

Insgesamt sind es elf Haupttypen, die wiederum verschiedene Bauarten in sich vereinen und die für einen Umbau in Betracht kommen.

Die Wagen – zwei- und dreiachsig, 2. Klasse – tragen die Bezeichnung B und B_3. Sie sind mit Gleitachslagern ausgerüstet. Die Abfederung erfolgt über Blattfedern, die das stählerne Untergestell tragen, das vorwiegend in genieteter Ausführung vorliegt. Das darauf befestigte Kastengerippe besteht aus Holz. Die Innenverkleidung ist mit Holz und die Außenseite zum besseren Schutz gegen Witterungseinflüsse überwiegend mit Blech verkleidet.

Die Bezeichnung Abteilwagen sagt uns, daß es sich bei den zu betrachtenden Typen um Wagen mit einzelnen Abteilen handelt, wobei die Zahl der Abteile abhängig ist von dem Typ und der jeweiligen Bauart. Besonders sind die Wagen dadurch gekennzeichnet, daß jedes Abteil von außen und von beiden Seiten durch eine in der Wagenlängswand liegende Tür zugänglich ist. Charakteristisch sind ebenfalls die zahlreichen schmalen Fenster. Die Mehrzahl der Wagen fällt durch den schmalen Wagenkasten auf, der nach unten stark eingezogen ist und uns an den Vorläufer der Eisenbahn, die Postkutsche, erinnert.

Der Kasten des Abteilwagens ist schmaler als der des Durchgangswagens. Dieser Umstand ist auf die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (BO) zurückzuführen, wonach die nach außen aufschlagenden Türen der Personenwagen bei Mittelstellung des Fahrzeugs im geraden Gleis noch innerhalb der festgesetzten Umgrenzung des lichten Raumes verbleiben müssen. Da sich beim Abteilwagen die Türen auf die gesamte Wagenlänge verteilen, beim Durchgangswagen sich aber am verjüngten Wagenende befinden, mußte der Abteilwagenkasten insgesamt schmaler gehalten werden.

Entlang des Wagens führt ein durchgehendes Trittbrett.

Die Dachform ist mit der Bauart unterschiedlich. Entweder hat das Dach einen besonderen Oberlichtaufbau oder eine elliptische oder flach abgerundete Form (Bild 1). Der Oberlichtaufbau, der von den Bahnverwaltungen in Norddeutschland bevorzugt wurde, ließ eine gute Belüftung der Abteile zu und schuf gute Beleuchtungsverhältnisse. Masse und Preis des Wagens waren jedoch höher im Vergleich zum Wagen mit Tonnendach. Auch für die Unterhaltung brachte der Oberlichtaufbau größere Kosten.

Die Beleuchtung der Wagen erfolgt vorwiegend durch Preßgas; in wenigen Fällen elektrisch.

Beheizt werden die Wagen mittels Dampf.

Ein Teil der Wagen ist noch mit Stangenpuffer ausgerüstet; die Mehrzahl der Wagen hat Hülsenpuffer.

Die Inneneinrichtung bietet nur geringen Reisekomfort. An den Stirn- bzw. Abteiltrennwänden sind hölzerne Sitzbänke angeordnet. Meist sind zwei oder drei Abteile durch einen seitlichen Gang miteinander verbunden. Sonst ist der Durchgang von der jeweiligen Lage der Aborte abhängig.

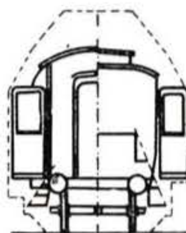


Bild 1 Gegenüberstellung von Tonnendach und Dach mit Oberlichtaufbau

Alle Wagen haben ferner eine Druckluftbremse bekannter Bauart und eine Handbremse. Letztere kann über den in die Stirnwand eingelassenen Kurbelkasten bedient werden. Interessant ist das hochgelegene Bremserhaus bei einzelnen Typen (z. B. Typ P 13, P 14 b, P 12 a).

Etwa ein Drittel aller für das Rekoprogramm vorgesehenen Wagen sind Durchgangswagen (Bild 2). Es soll hier nicht näher auf diese Wagen eingegangen werden; die Beschreibung trifft auch sinngemäß auf sie zu.

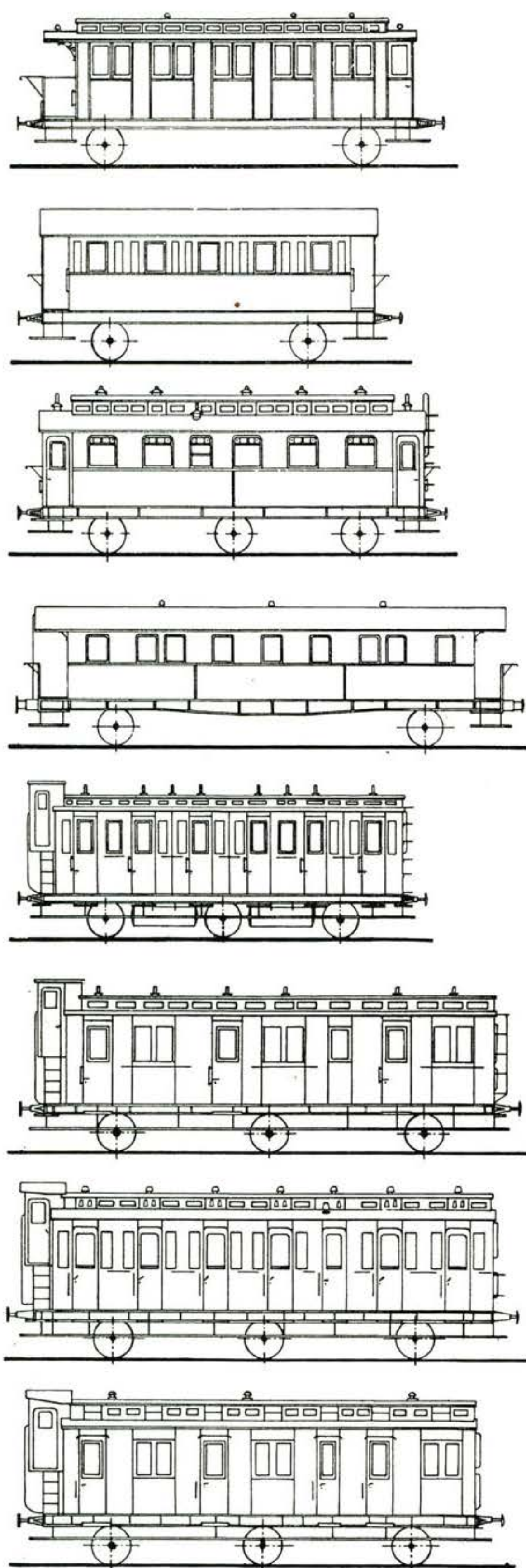
In Bild 2 werden die betreffenden Personenwagentypen in ihren wesentlichsten technischen und baulichen Merkmalen dargestellt. Jeweils die typischsten Beispiele werden gezeigt. Die Unterschiede innerhalb eines Typs sind vielfältig und sollen hier nicht näher behandelt werden.

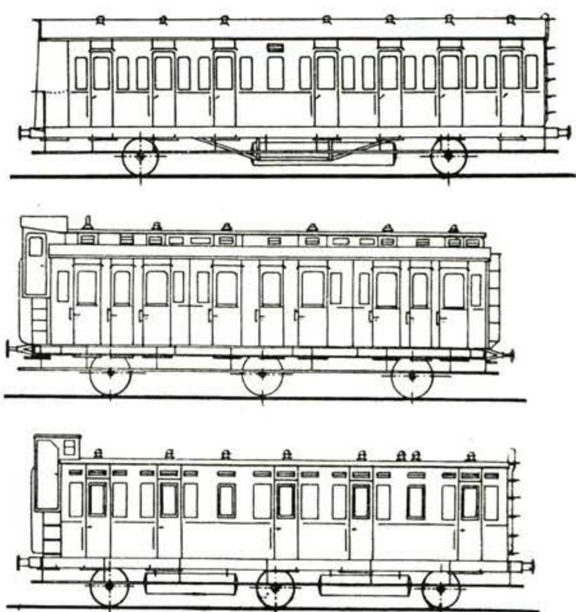
3. Die Rekonstruktion des zwei- und dreiachsigen Reisewagenparks

3.1. Begriff und Zweck der Rekonstruktion

Der sozialistische Aufbau in unserer Republik und der Weltstand im Eisenbahnwesen erfordern eine ständig fortschreitende Modernisierung unseres Wagenparks.

Bild 2 Für das Rekonstruktionsprogramm geeignete zwei- und dreiachsige Personenwagen (Reihenfolge a bis l)





	Stamm-Nr.	Typ
a)	300	P 28
b)	310, 311	P 29
c)	321	P 23
d)	330	P 25
e)	520	P 13
f)	521	P 14b
g)	522, 523	P 12a
h)	524, 525, 526	P 12b
i)	527	P 14a
k)	530	P 16
l)	531	P 15

Das Rekonstruktionsprogramm ist ein Beitrag der Ausbesserungswerke der DR, die Reisekultur zu verbessern und den vorhandenen Wagenpark zu modernisieren und gleichzeitig zu standardisieren. Unter Rekonstruktion versteht man demnach bei der DR den Umbau älterer Fahrzeuge, deren Modernisierung und Vereinheitlichung. Mit diesem Programm ergeben sich verschiedene Vorteile. Dem Reisenden wird ein angenehmes Reisen ermöglicht. Die Bequemlichkeit und der Komfort erhöhen sich.

Der Vorteil für die DR ist aber ungleich größer. Die Vielfalt der Wagen wird reduziert auf ein zweiachsiges und ein dreiachsiges Fahrzeug. Die Ersatzteilhaltung, die Unterhaltung und die Erhaltung der Wagen vereinfachen sich damit wesentlich. Die Forderung nach Standardausführung und nach Austauschbau ist damit weitestgehend erfüllt.

Durch das Rekoprogramm wurde es möglich, die Spezialisierung der Ausbesserungswerke so weit voranzutreiben, daß die verbleibenden zwei- und dreiachsigen Wagentypen gegenüber früher in fünf Werken jetzt nur noch in zwei Werken ausgebessert und unterhalten werden.

Das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Wittenberge wurde vollständig auf die Ausbesserung von doppelstöckigen Fahrzeugen spezialisiert.

Das Raw Halberstadt ist fast ausschließlich mit dem Umbau des vorhandenen Wagenparks ausgelastet, und das ehemalige Raw Gotha konnte an den Landmaschinenbau abgegeben werden.

Die noch verbliebenen Wagen werden in den Ausbesserungswerken „Einheit“ in Leipzig und Potsdam unterhalten. Mit der Rekonstruktion der Personenzugwagen und dem Einsatz der Rekowagen wird die Arbeit der Zugbegleitpersonale leichter und einfacher, da die

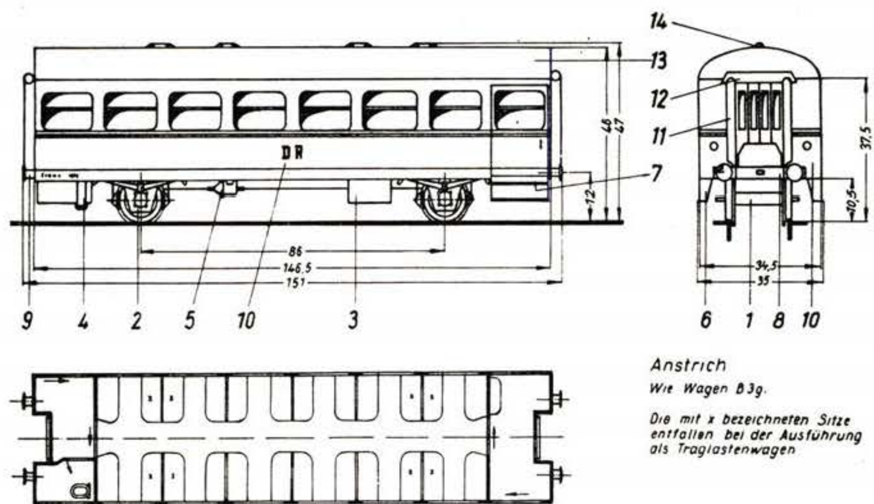


Bild 3 2-achsiger Rekowagen Bg M 1:2 für Nenngröße H0

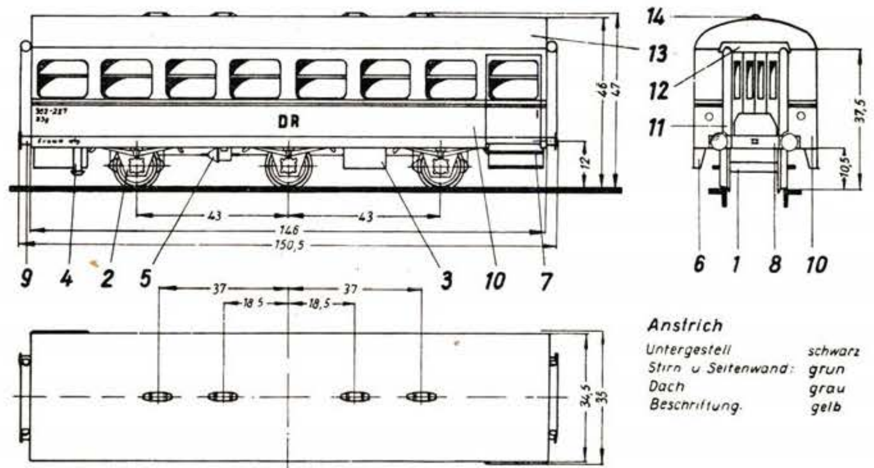


Bild 4 3-achsiger Rekowagen B3g M 1:2 für Nenngröße H0

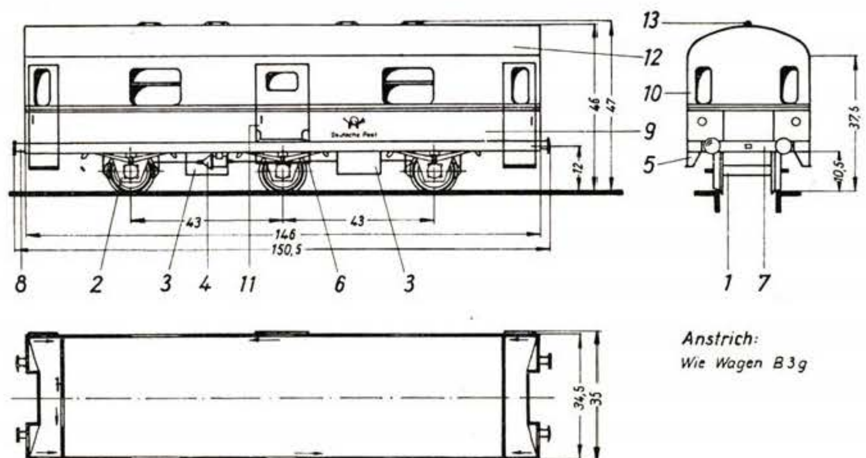


Bild 5 3-achsiger Reko-Postwagen M. 1:2 für Nenngröße H0

Tafel 1 Technische Daten der Rekowagen der DR

Stamm-Nummer	352–2 . .	353–2 . .	355–2 . .	357–2 . .	357–6 . .	358–2 . .
Gattungszeichen		B3g		B3gtr	Bgtr	Bg
Zahl der Abteile	1					
Zahl der Sitzplätze		48		32	32	48
Masse, leer (kg)		= 18500		18000	17000	16500
Breite (mm) zwischen den Bekleidungsblechen	2900	2943	2900		2943	
Breite (mm) zwischen den äußeren Teilen	3000	3043	3000		3043	
Länge über Puffer (mm)	13080	13120	13080		13120	
Länge des Untergestells (mm)	12790	11820	12790		11820	
Höhe über SO (mm)	4090	4080	4090		4080	
Fußboden über SO (mm) bei 1060 mm Pufferstand	1260					
Achsstand d. Endachsen (mm)	7500					
Raddurchmesser (mm)	1000					
Lenkachse	ja					
Vorraum	ja					
Abschluß des Vorraumes durch Bauart	klappbare Drehtüren					
Bauart	geschweißt					
Baustoff – Untergestell	Stahl					
Baustoff – Kastengerippe / Bekleidung	Stahl					
Mittelgang	ja					
Abschluß des Großraumes durch	2 Schiebetüren					
Übergang mit Gummiwulst	ja					
Puffer ∅ (mm)	370					
Hub (mm)	75					
Pufferart	Hülsen, normal					
Kupplungsart	Schraubenkupplung					
Bruchlast (Mp)	65	65	85	85	65	65
RIC	nein					
MC	nein					
Handbremse im Vorraum	ja					
Bremsbauart	Wpbr, Kpbr, KKpbr					
Sonstige Räume im Wagen	1 Abort mit Wascheinrichtung					
Dachform	Tonnendach					
Luftsauger	4 Lüfter Bauart Kuckuck					
Beleuchtung	elektrisch. Bauart EP					
Leistung (kW)	25					
Spannung (V)	24					
Batterie	3 Batteriekästen Type TAN 125					
Anzahl der Elemente	12					
Anzahl der Glühlampen	35	35	35	35	35	35
Spannung der Glühlampen (V)	24	24	24	24	24	24
Leistung der Glühlampen (W)	25	25	25	25	25	25
Dampfheizung	Niederdruck-Umlaufheizung (Nuhz)					
elektr. Heizung 1000 V 16⅔ Hz	teilweise ausgerüstet vorbereitet oder ohne					
Sitze	Rohrgestühl mit Schaumgummi-Flachpolster					
Alu — Gepäckraufen	ja					
Abfallbehälter	ja					
Alu — Klappfenster	ja					
Wasserboiler	ja					
elektr. Schlußbeleuchtung	ja					
Seifenspender	1					
Wasserkannen	2					

Rekowagen als Durchgangswagen gebaut werden und somit der Übergang von einem zum anderen Wagen möglich ist. Aber auch für den Betrieb ergeben sich Vorteile. Neben der vereinheitlichten Wartung wirkt sich die äußere Gestaltung der Wagen besonders vorteilhaft aus. Die glatte, einheitliche Außenhaut ist für das Zugbild günstig, und außerdem kann die Außenreinigung mit den entwickelten Reinigungsanlagen maschinell unter wesentlich geringerem Arbeitsaufwand durchgeführt werden.

3.2. Organisatorischer Ablauf der Rekonstruktion

Wegen der Vielzahl der vorhandenen Wagentypen kann nicht jeder Wagen für die Rekonstruktion vorgesehen werden. Nach entsprechenden Richtlinien und Gesichtspunkten, die die Hauptverwaltungen der Wagenwirtschaft und der Ausbesserungswerke gemeinsam herausgaben, wurden alle Wagen der zur Rekonstruktion vorgesehenen Stammnummern auf ihre Eignung hin untersucht. Folgende Faktoren mußten dabei beachtet werden: die letzte größere Schadgruppe (Generalreparatur oder Ersatzinvestition), der Achsstand, die Ausrüstung der Wagen mit elektrischer Beleuchtung und Flachpolstern, die Abmaße der Wagenlängsträger u. a.

Sind die vorgesehenen technischen Voraussetzungen erfüllt, so kann der ausgewählte Wagen rekonstruiert werden.

Der Umbau beginnt im Raw Wittenberge. Hier werden zunächst Wagenkasten und Untergestell voneinander getrennt. Die Wagenkästen gibt die DR an Interessenten ab.

Die aufgearbeiteten Untergestelle werden dem Raw Halberstadt zugeführt. In der ersten Periode der Rekonstruktion übernahm auch das Raw Berlin-Schöneweide den Aufbau der Fahrzeuge.

In beiden Werken können neu gefertigte Wagenkästen in volltragender Stahlkonstruktion mit den Untergestellen vereinigt werden. Betriebsfähige „Rekowagen“ verlassen das jeweilige Werk.

Eine Reihe von Zulieferbetrieben versorgt das Raw Halberstadt mit den notwendigen Wagenausrüstungsteilen. So liefert beispielsweise das Raw Wittenberge die äußeren Schiebetüren. Die inneren Türen werden vom Raw „Einheit“ in Leipzig gefertigt. Die elektrische Ausrüstung und die Teile der Heizung liefert VEB Fahrzeugausrüstung Berlin.

Eine gewisse Anzahl von Wagen erhält zur Dampf-

heizung noch elektrische Heizung, und die Raw in Leipzig und Berlin-Schöneweide rüsten sie entsprechend aus.

Je nach Beteiligung der einzelnen Reichsbahndirektionen am Rekonstruktionsprogramm werden diesen die Rekowagen zugeteilt; der Einsatz erfolgt nach Schwerpunkten des Berufsverkehrs.

Mit der Weiterführung der Rekonstruktion werden immer mehr Reisezüge mit Rekowagen gebildet und die Wagen, die jetzt schon in beträchtlicher Stückzahl eingesetzt sind, werden bald das Bild im Reiseverkehr bestimmen.

3.3. Der Rekowagen

Wie in den Bildern 3, 4 und 5 zu erkennen ist, liegen zwei Grundtypen — zwei- und dreiachsig — vor.

Eindeutig ist im Vergleich zu den Skizzen in Bild 2 die entscheidende Veränderung des Wagenkastens. Das Kastengerippe ist aus Stahl gefertigt. Das Dach und die Seitenwände werden gleichfalls in Vorrichtungen vorgefertigt und auf das Untergestell aufgesetzt. Die Vereinigung dieser Bauelemente erfolgt als Schweißverbindung, so daß alle Wagenteile weitestgehend zum Mittragen herangezogen werden.

Im Gegensatz zu den ursprünglichen Fahrzeugen ist jetzt in jeder Längswand an einem Wagenende eine Schiebetür vorgesehen. Durch diese Schiebetür betritt man den Einstieg- bzw. Vorraum. An einem Wagenende im Einstiegraum ist auf der der Schiebetür gegenüberliegenden Wagenseite der Abort eingebaut.

Neu ist für den Bau von Personenzugwagen, daß am Wagen nur zwei Türen vorgesehen sind, die diagonal versetzt am Wagen angeordnet wurden. Es dauerte auch geraume Zeit, ehe sich die Fahrgäste an diese Neuerung gewöhnt hatten.

Um einen guten Fahrgastfluß zu erzielen, wählte man große Türöffnungen und eine große „lichte Weite" der Übergänge vom Einstiegraum zum nächsten vor- bzw. nachlaufenden Wagen. Die „lichte Weite" beträgt 1200 mm. Am Schluß des Zuges kann der Übergang durch eine zweiteilige Falt-Drehtür verschlossen werden.

Da der Wagenkasten weit über den Kopfträger des Untergestells vorgezogen ist, war es möglich, auf die früher verwendeten Faltenbalge zu verzichten und sie durch Gummiwülste zu ersetzen.

Der Fahrgastraum ist vom Einstiegraum durch eine Trennwand und eine Schiebetür abgeschlossen. Seine Innenausstattung entspricht neuzeitlichen Gesichtspunkten des Wagenbaus. Die Wände sind mit Hartfaserplatten verkleidet. Die Bauelemente für den Innenausbau, z. B. das Sitzgestühl, Türen und Fensterrahmen, sind einheitlich und können leicht ausgetauscht werden. Das Gestühl besteht aus einer Rohrkonstruktion mit Flachpolster und einem Kunstlederüberzug.

Auch die Ausführung der Fenster ist neu. Die größere Fläche, der untere Teil, ist feststehend, während das Oberteil klappbar angeordnet ist. Bei dieser Ausführung wird verhindert, daß die Feuchtigkeit in die Seitenwände eindringt und zu vorzeitiger Korrosion an unzugänglichen Stellen der Seitenwände führt.

Gegen Wärmeverluste im Winter und Sonneneinstrahlung im Sommer sind Dach und Seitenwände mit Piatherm isoliert. Vier Kuckuckslüfter auf dem Dach sorgen für die nötige Frischluftzufuhr. Beheizt werden die Wagen durch eine Niederdruck-Umlaufheizung (Nuhz) oder, sofern die Wagen auf elektrisch betriebenen Strecken laufen, durch eine elektrische Heizung 1000 Volt $16^2/_3$ Hz.

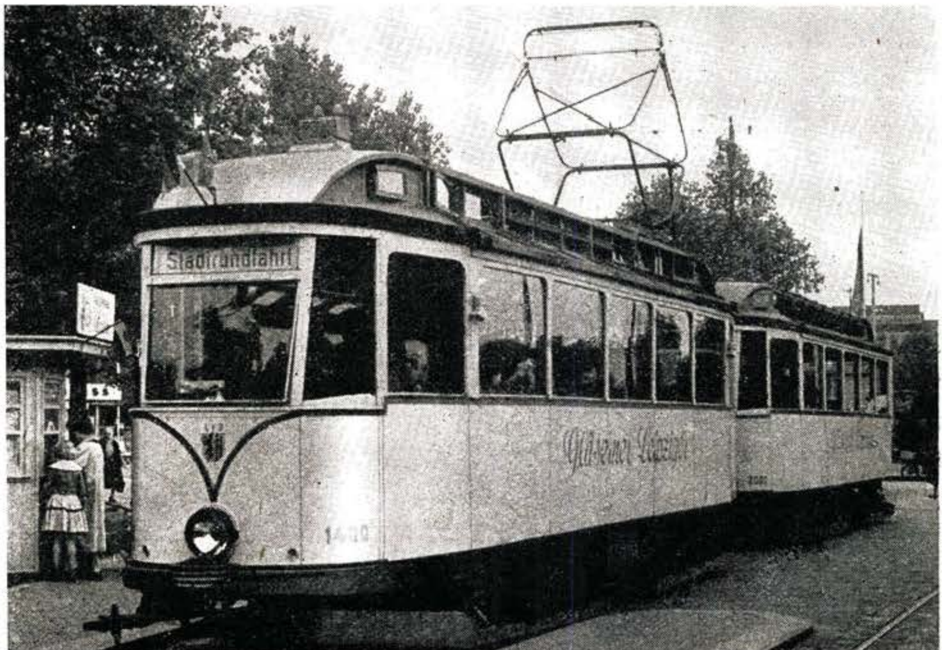
Alle Wagen sind mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet. Die Bremseinrichtung besteht aus einer Druckluftbremse, der vorgeschriebenen Notbremseinrichtung und einer Handbremse. Die Toiletten sind mit Wasserspülung und Wascheinrichtung ausgerüstet. In Tafel 1 sind als Zusammenstellung die wichtigsten technischen Daten der zur Zeit eingesetzten Rekowagen aufgeführt.

Fortsetzung folgt

Der Gläserne Leipziger

Die beiden heute als „Gläserner Leipziger" laufenden Wagen wurden 1910 als normale Motorwagen für die Außenbahn gebaut. Der Umbau zur jetzt bekannten Form wurde in den Hauptwerkstätten des LVB ausgeführt, wobei der Umbau des Triebwagens 1949 und des Beiwagens 1955 erfolgte. Eine Stadtrundfahrt dauert 45 Minuten, bei der der Ansager im Triebwagen steht, während der Beiwagen durch Lautsprecher verbunden ist. Der Zug wird im Sommer laufend eingesetzt, im Winter jedoch nur auf Bestellung.

Foto: R. Voß, Jena



● daß der Bestand an bayrischen S 3/6-Dampflokomotiven der Baureihe 18^6 immer mehr reduziert wird? Im vergangenen Winterfahrplan der DB waren noch 16 Stück im Betrieb. Im Sommerfahrplan 1963 fahren nur noch 11 Lokomotiven. Bis zum Jahre 1964 werden alle S 3/6 – außer der 18 614 – aus dem Betrieb gezogen.

● daß die Eßlinger Maschinenfabrik einen heutzutage seltenen Auftrag für vier Dampf-Zahnradloks erhalten hat? Die Lokomotiven sind für eine Kohlenbahn auf Sumatra bestimmt. Es handelt sich um die Nachlieferung einer bereits 1917 beschafften Serie von Fünfkupplerloks für Kapspur (1067 mm).

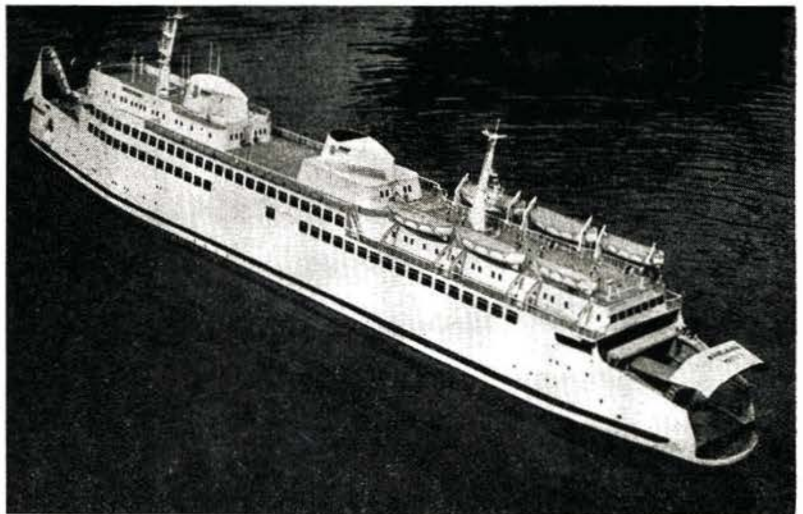
WISSEN SIE SCHON ...

● daß die Lokomotive, die den ersten Dampflokomotiv-Weltrekord errang, im Industrie-Museum in Chikago (USA) ausgestellt wird? Hierbei handelt es sich um die Lokomotive 999 der New York Central Road, die am 10. März 1893 auf der 58 km langen Strecke von Rochester nach Buffalo eine Geschwindigkeit von 179 km/h erreicht hatte.

● daß diese schwere Diesellokomotive die zweite Lok ist, die auf dem Wege nach Ungarn auf dem Bahnhof Dresden-Friedrichstadt Aufenthalt hatte? Insgesamt 20 schwere Dieselloks hat die Ungarische Staatsbahn von Schweden gekauft.

Foto: G. Illner, Leipzig





Eisenbahnfährschiff „Warnemünde"

Seit Ende Mai 1963 wird das Fährschiff der Deutschen Reichsbahn „Warnemünde" eingesetzt. Es verkehrt hauptsächlich auf der Route Warnemünde–Gedser. Für den Zu- und Abgang der Eisenbahnwagen in diesen Häfen ist die Bugklappe vorgesehen, während die Heckklappe für den Einsatz auf der Route Saßnitz–Trelleborg dient.

Die nutzbare Gleislänge auf dem Wagendeck des Schiffes beträgt in Abhängigkeit von der symmetrischen oder unsymmetrischen Beladung 315 m bzw. 305 m. Es können etwa 30 Güterwagen von je 10 m Länge mit einer Gesamtmasse von 780 t oder 11 D-Zug-Wagen mit einer Länge von je 25 m geladen werden. Kraftfahrzeuge werden auf dem Wagendeck befördert und haben vor Güterwagen den Vorrang. Das Schiff kann 800 Fahrgäste einschließlich Handgepäck aufnehmen. Das Deplacement des Schiffes beträgt 6620 t. Vier Dieselmotoren mit einer Leistung von 9600 PS ermöglichen eine Dienstgeschwindigkeit von 17,5 kn.

Für das Schiff auf unserem Foto sind diese Angaben jedoch nicht ganz zutreffend, denn es handelt sich hier nur um ein hervorragend gebautes Modell.

Foto: G. Illner, Leipzig



BUCHBESPRECHUNG

Darf ich als Modelleisenbahner meinem Hobby untreu werden? Die leise Musik der über die Anlagen „donnernden" Züge einfach vergessen? Vergessen, warum? Wegen der Lektüre eines Buches?

Ich lese, wie eine der größten Erfindungen entstanden ist – der Dieselmotor. Der Autor des Buches Hans L. Sittauer gibt uns Einblick nicht nur in das Leben und Schaffen Rudolf Diesels, sondern auch in den Kampf, den der Erfinder zu bestehen hatte. Ist es doch für uns von großem Interesse kennenzulernen, was sich hinter den Kulissen der Erfindung abspielte.

Welche Energie mußte Diesel aufwenden, um seinem Motor zum Erfolg zu verhelfen. Nicht nur die technischen Schwierigkeiten, die sich auf Schritt und Tritt in den Weg stellten, mußten überwunden werden, sondern auch die Mißgunst und Gewinnsucht seiner Gegner. Es ist beschämend zu erfahren, daß der Erfinder in dem damaligen Deutschland vor ein Gericht gezerrt wurde, das Ausland aber dem gleichen Manne Ehre und nie dagewesene Huldigungen erwies. Als der Dieselmotor seinen Siegeszug in der ganzen Welt antritt, eilt die erschütternde Nachricht um die Welt: „Dr. Diesel ist bei der Überfahrt nach England spurlos vom Schiff verschwunden!"

Der Erfinder hat, von der rücksichtslosen, profitsüchtigen Gesellschaft in den Untergang getrieben, seinem Leben ein Ende gesetzt. Jedoch den Siegeslauf seiner Erfindung konnte keiner mehr verhindern. In der ganzen Welt wurde nach dem tragischen Ende Rudolf Diesels der nach ihm benannte Motor weiterentwickelt. Heute ist das Erbe Diesels lebendiger denn je, es ist Bestandteil der modernen Technik und wird es auch bleiben. Der Motor leistet überall zuverlässig seine Arbeit.

Wenn auch seltener, so finden wir auf den Modellbahnanlagen jene Dieseltriebfahrzeuge, die ihre Existenz dem Schöpfer Rudolf Diesel verdanken. Unbewußt haben wir dem Erbauer ein Denkmal gesetzt.

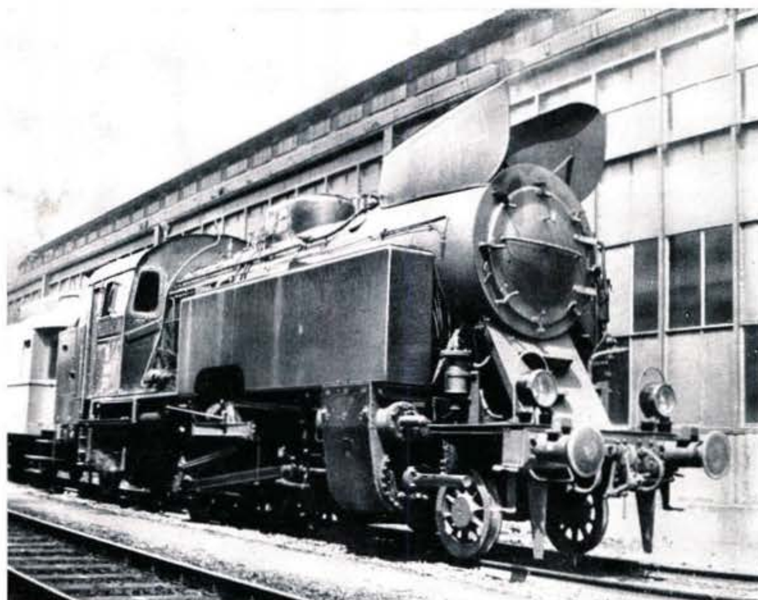
Da mir das Buch viel Wissenswertes auch über unser Hobby vermittelt hat, möchte ich die eingangs gestellte Frage beantworten:

Ja, ich durfte! Ht

Hans L. Sittauer,
Diesel — eine Erfindung erobert sich die Welt,
159 Seiten, 54 Abbildungen, Halbleinen mit Schutzumschlag 8,30 DM, erschienen im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin



interessantes von den eisenbahnen der welt



Der Schnellzug Leipzig–Wroclaw, gezogen von einer polnischen 1'D1'-Tenderlokomotive, hält auf dem Bahnhof Görlitz.
Interessant ist die Ausführung der Windleitbleche.

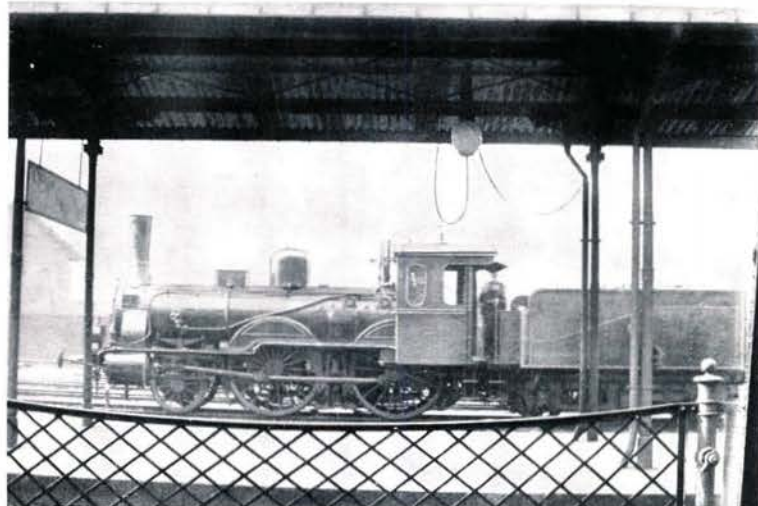
Foto: G. Illner, Leipzig



Der Zug Brüssel–Köln wird von der Diesellokomotive 204.001 der SNCB gezogen. Man sieht, wie hier auf dem Bahnhof Lüttich, daß auch Dieselloks dampfen können.

Foto: Hermann R. Kirsten, Dresden



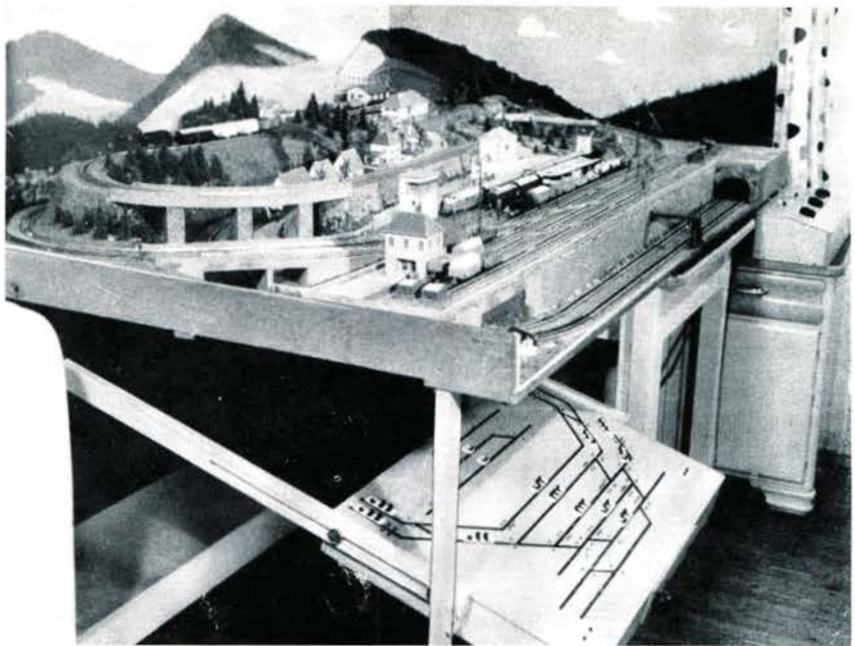


Lokomotive S 1 der ehemaligen Preußischen Staatsbahn, das Vorbild für unsere Bauanleitung in den Heften 6/63 und 7/63, hier auf dem Bahnhof Hagen im Jahre 1910.

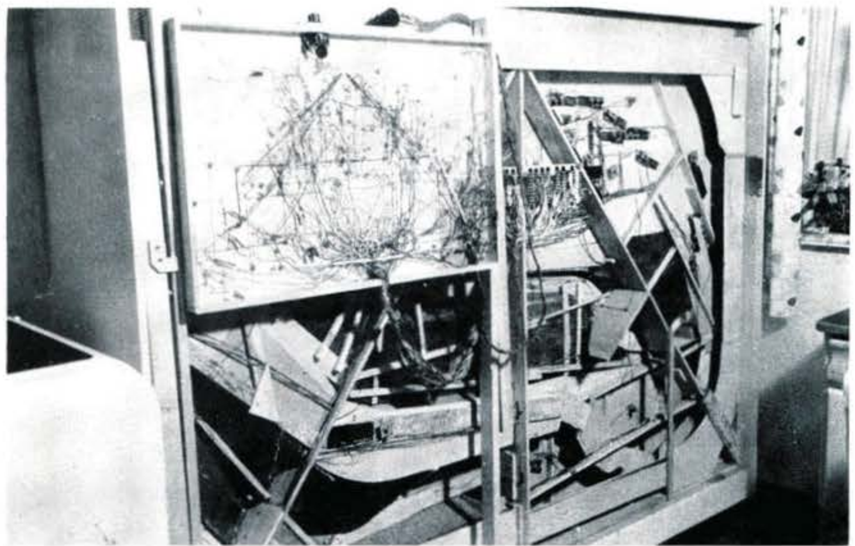
Foto: Dr. P. Feißel und Dr. H. J. Feißel, Hanau

Zimmergröße 4,00 x 2,50 m

3



2



Fotos: Werner Frost, Hartha

1



Also gewiß kein großes Zimmer, und trotzdem ist der Schrank nicht besonders auffallend und wird kaum als störend empfunden (Bild 1). Er verbirgt eine Modellbahnanlage in der Nenngröße H0, die ebenso wie der Schrank von Herrn Werner Frost aus Hartha, Kreis Döbeln, erbaut wurde. Bild 2 zeigt die Anlage in hochgeklapptem Zustand und mit abgeschraubter Bodenplatte (Stellwerk), während sie in Bild 3 betriebsfertig zu sehen ist. Weitere Einzelheiten der Anlage erfahren sie im „Anlagenbuch 1964".

Foto: Haraszti, Budapest

Aus Budapest ...

... übersandte uns Herr Dipl.-Ing. F. Szegö dieses Foto von seiner 110×105 cm großen Anlage in der Nenngröße H0. Es zeigt die Strecke einer Schmalspurbahn, die zu einem Erholungsort führt.



Für unser LOKARCHIV

Ing. GÜNTHER FIEBIG, Dessau

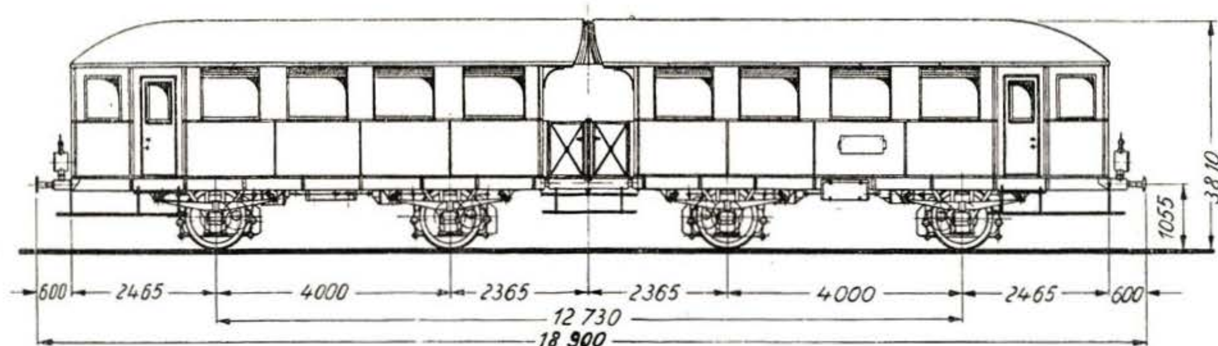
Speichertriebwagen der ehemaligen Sächsischen Staatsbahn

Аккумуляторный автовагон прежной саксонской Гос. Жел. Дор.

Accumulator Railcar of Former Saxonian State's Railway

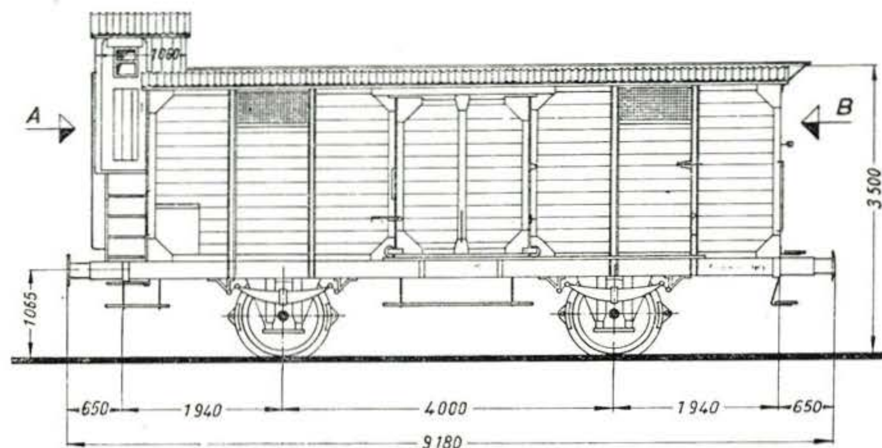
L'automotrice aux accumulateurs d'ancien chemin de fer national de Saxe

Um die Jahrhundertwende führten fast alle deutschen Länderbahnen Versuche mit Speichertriebwagen durch. Diese vereinigen die Vorteile des elektrischen Zugbetriebes mit denen des bei den Eisenbahn-Verwaltungen und beim Reisenden beliebten Triebwagens. Die Nachteile des Speichertriebwagens sind der begrenzte Aktionsradius, der durch die Kapazität der Akkumulatorenbatterie als dem Speicher der elektrischen Energie gegeben ist und die Abhängigkeit von der Ladestation. Nachteilig ist außerdem die große Masse derartiger Wagen. Während bei der Preußisch-Hessischen Staatsbahn der Akkumulatoren-Triebwagen in größerem Umfange auf den Nebenbahnen eingeführt wurde, blieb es bei den anderen großen Länderbahnen bei einzelnen Versuchswagen. Auch die damalige Sächsische Staatsbahn beschaffte 1904 einen Speichertriebwagen. Es handelte sich dabei um einen kurzachsständigen Doppelwagen. Eigentümlich war bei diesem Fahrzeug die zwischen den beiden Wagenhälften hängende und diese verbindende Plattform. Die beiden Dachhälften verband man durch ein Segeltuch. Die vier Achsen wurden durch je einen Tatzlagermotor angetrieben, so daß sich die Achsfolge Bo + Bo ergab. Die aus 148 Zellen bestehende Bleibatterie war unter den in Fahrzeuglängsrichtung angeordneten Bänken untergebracht. Ihre Kapazität betrug 430 Ah. Bei einer Masse von zusammen etwa 44 t hatte der Doppelwagen 98 Sitzplätze der damaligen vierten Klasse.

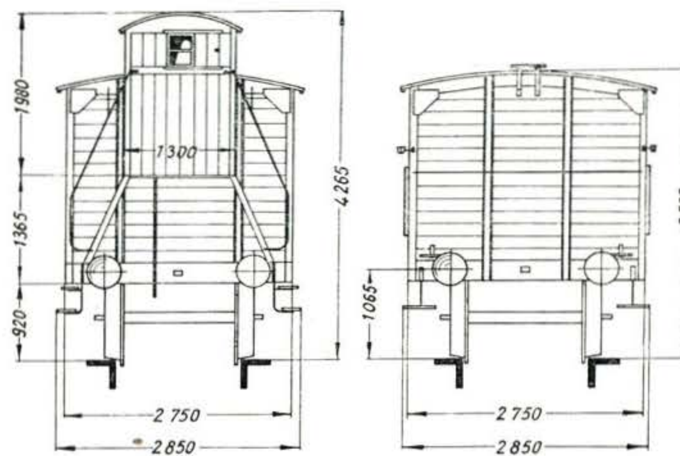


Skizze: H. Köhler, Erfurt

Der mit der Gattungsbezeichnung „E 1" versehene Wagen war vorwiegend auf der Strecke Dresden—Pirna eingesetzt. Der Ladestrom wurde von der Dresdner Straßenbahn am Hauptbahnhof Dresden bezogen. Anscheinend bewährte sich das Fahrzeug nicht, so daß es oft abgestellt werden mußte. 1923 musterte man das Fahrzeug aus. So fand ein Versuch, die elektrische Zugförderung (um die es sich ja bei den Speichertriebwagen handelt) auch in Sachsen auf Vollspurbahnen einzuführen, ein etwas unrühmliches Ende.



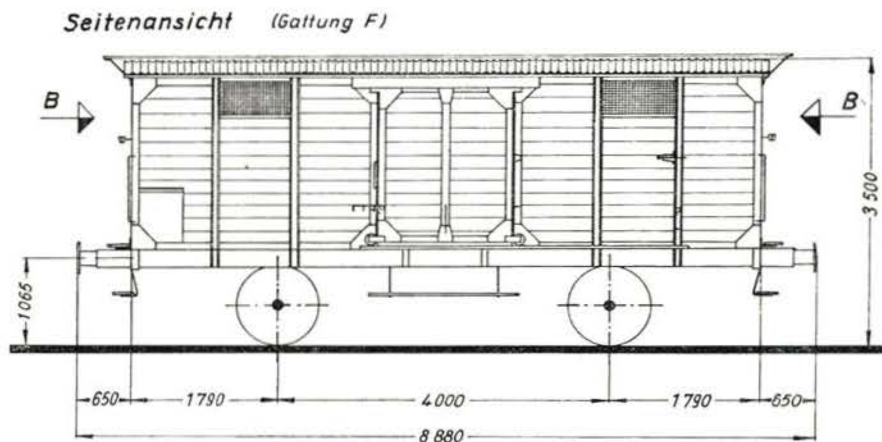
Seitenansicht (Gattung F^F)



Ansicht A

Ansicht B

Seitenansicht (Gattung F)



Alle Maße sind die des Vorbildes

Gedeckte Güterwagen der Schwedischen Staatsbahn

Gattungen F^F und F

M. 1:1 für Nenngröße H0



POST

Nur einige Vorschläge

„... ein weiteres Modell, das dringend erwartet wird, ist das der Baureihe 41, das vielseitig verwendet werden kann. Hier sollte Piko nicht mehr lange auf sich warten lassen. Aus dem für diese Baureihe zu entwickelnden Triebgestell ließe sich gleichzeitig noch die Baureihe 65^{10} herstellen, die allerdings hinten einen recht großen Überhang aufweist, was nachteilig ist. Außerdem ließe sich daraus noch die schwere Tenderlokomotive der ČSD 2'D 2' sowie die ungarische 2'D-Schnellzuglokomotive der Reihe 424 entwickeln.

Die Firma Schicht könnte den neuen Schnellzugwagen der DR, Typ B, herausbringen.

Für die Firma Gützold KG bietet sich als weitere Lokomotive aus dem Triebgestell der 24-64-75 das Modell der 91^{3-18} an, das noch zahlreiche Vorbilder auf den DR-Strecken hat.

Soweit für heute nur einige Vorschläge"...,

schreibt uns unser Leser Ulrich Toppe aus Rostock. Ja, PIKO könnte dies und Gützold jenes, von Schicht ganz zu schweigen. So ist es immer wieder zu hören. Doch, liebe Leser, ganz so einfach ist das auch wieder nicht. Unsere Modellbahnindustrie hat in letzter Zeit einen großen Schritt nach vorn getan, auch auf dem Sektor Triebfahrzeuge, das wollen wir anerkennen. Aber die Anregungen aus dem Kreis der Modelleisenbahner werden die Hersteller immer gern hören und mit Interesse verfolgen, wenngleich sich auch nicht jede heute oder morgen schon realisieren läßt.

Die Redaktion

Gleich weiter im Text

Herr Siegfried Floß aus Wechmar/Gotha meint in der Diskussion mit den Herstellern:

„Es müßte zur Baureihe 01^5 und 03^{10} noch unbedingt die schnellste DR-Lokomotive, die Baureihe 05, hinzukommen; weiterhin sollten verbleiben: die Baureihen 24, 42, 64, 75 der Gützold KG, die 80 und 81 von Piko, während die 23 und 50 als 23^{10} und 50^{40} wieder erscheinen müßten. Die Baureihen 22, 38, 41 und 44 fehlen sehr, da man die drei letzteren mit zu den berühmten DR-Lokomotiven zählen kann. Weiterhin sollten die Baureihen 65^{10} und 85 unbedingt ins Programm kommen. An Diesellokomotiven müßten verbleiben oder neu hinzukommen: V 200, BN 150, die belgische Diesellok, die V 15, V 60, V 75, V 180 und SVT 18.16. Bei den Elloks müssen die E 05, E 11, E 63 und E 94 erhältlich sein..."



Eine wohlgemeinte Kritik

Unser westdeutscher Leser Gerhard Gottstein aus Steinen/Wiesental in Baden sandte uns einen langen Brief, den wir nachstehend auszugsweise veröffentlichen.

„... Ich habe auf meiner Anlage schon Fahrzeuge von fast sämtlichen in- und ausländischen Firmen getestet. Ich darf Ihnen daher ohne jede Lobhudelei sagen, daß die Ihrer Firmen Piko, Herr und Hruska zu den besten Europas gehören und daß ihre Modelltreue und Maßstabsgerechtigkeit bisher noch kaum übertroffen wurden. Es war daher für mich eine große Freude, als ich vor drei Jahren mit der Bildung meines Piko-Güterzuges beginnen konnte, denn gerade diese Wagen habe ich hier im Westen nirgends bekommen können, oder keine andere Firma hat sie in dieser Qualität herausgebracht. Dann kam der typenreine Personenzug von Herr, der bald darauf eine Gützold-Baureihe 64 bekam. Doch damit war es dann allerdings mit einer modellmäßigen Zugbildung schon am Ende, und damit beginnt auch meine Klage.

So schön und so gut alle Ihre Modelle sind und so sauber Ihre Firmen arbeiten, ihr Produktionsprogramm haben sie noch nicht genügend aufeinander abgestimmt. Ich sehe vollkommen ein, daß Ihre Hersteller ebenfalls sehr an Export denken. Doch glauben Sie nicht, daß man mit kompletten Garnituren mehr exportieren kann als mit vielen Einzelgängern?

Ein Beispiel nur: Bei Schicht fehlt der passende Packwagen, auch Piko hat keinen; der von der österreichischen Firma Liliput paßt etwa, aber da kann ich dann auch gleich die anderen Wagen von da nehmen. Sie sehen, ich spreche da nicht etwa für mich allein, sondern mehr von der Warte des ausländischen Käufers, dem auch eventuell andere ausländische Erzeugnisse zur Verfügung stehen... Ich hoffe, daß Sie mir meine wohlgemeinte Kritik nicht übelnehmen. Wenn ich nicht eine so große Hoffnung gerade in Ihre Modellbahnfirmen setzen würde, hätte ich Ihnen diese Zeilen gar nicht erst geschrieben..."



Freundliche Anfrage

„Als leidenschaftlicher Bastler möchte ich hiermit einmal freundlichst anfragen, warum es im Handel keine geprägten Dachziegel gibt. Oder muß man sich da erst extra einen kompletten Bausatz kaufen, bloß der Dachziegel wegen? Man könnte doch leicht die von OWO produzierten und auf ihren Modellen verwandten Dachziegel auch als Stückware einzeln in den Handel bringen. Sie könnten dann vielleicht in der Größe des bereits erhältlichen Backsteinpapiers hergestellt werden. Dann würde man sich die benötigten Größen leicht selbst schneiden..."

Das fragt im Namen vieler anderer Leser Herr Dieter Rothe aus Halle a. d. S. Vielleicht bekommt er bald einmal vom Handel oder von der Industrie eine Antwort. Die beste Antwort wäre die, wenn diese „Kleinigkeit" bald auf dem Ladentisch läge!



Kleines Versehen – schnell korrigiert

Wir freuen uns immer wieder, wenn wir sehen, mit welchem Interesse und welcher Aufmerksamkeit unsere Leser die Beiträge in unserer Zeitschrift verfolgen. Zu dem im Heft 7/1963 veröffentlichten Artikel „Mit dem VT 135 durch die Sächsische Schweiz" erreichte uns folgender Brief von Herrn Horst Steinberg aus Sebnitz/Sachsen:

„... Mit großem Interesse las ich vorgenannten Artikel, der sehr gut die Spezifik dieser Bahn schildert Dabei stellte ich fest, daß dem Autor ein Versehen unterlief. Die erwähnte rechts abzweigende Anschlußbahn führt nicht zum VEB Erntebergungsmaschinen (dieser Betrieb befindet sich in Neustadt/Sa.), sondern zum VEB Hebezeugwerk Sebnitz, der durch seine vorzüglichen Autodrehkräne bekannt ist.

Diese Anschlußbahn versorgt aber nicht nur diesen Betrieb, sondern auch das Gaswerk Sebnitz. Die dort benötigte Kohle wird bis zum Ende der Anschlußbahn befördert, wo sich eine steinerne Halde befindet. Über diese Halde werden die DR-Wagen entladen, wobei die Kohle die Halde hinabrutscht. Von dort führt eine schmalspurige elektrische Werkbahn direkt zum Gaswerk.

Man erlaube mir gleich noch einige Hinweise: Im Sommer verkehren einige Zugpaare mehr zwischen Bad Schandau und Sebnitz; es sind insgesamt elf. Sonn- und feiertags kommt noch der Zug 861 Bad Schandau–Bautzen hinzu."

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, Berlin W 8, Krausenstraße 17/20. Die bis zum 10. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Karl-Marx-Stadt

Anläßlich einer Verkaufsausstellung des Staatlichen Vermittlungskontors für Maschinen- und Materialreserven, Dresden-Niedersedlitz, Hennigsdorfer Str. 11, wurde Messingblech, Rund- und Vierkantmaterial in den verschiedensten Stärken zum Verkauf angeboten.

Magdeburg

In Magdeburg haben sich zwei neue Arbeitsgemeinschaften unserem Verband angeschlossen. Die Anschriften der AG-Leiter lauten:
Hans-Joachim Streichert, Leipziger Chausse 74 und
Erwin Rabe, Pettenkoferstr. 18

Pößneck

Unter der Leitung von Herrn Klaus Broßmann hat sich in Pößneck, Turmgelänge 1, eine AG gebildet.

Oberschönau Kr. Schmalkalden

Herr Günter von Garczynski, Hauptstr. 18 ist Leiter einer neugegründeten AG, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Leipzig

Die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" führt in nächster Zeit folgende Veranstaltungen durch:
Freitag, den 6. September 1963 großes Messetreffen der Modelleisenbahner mit Vertretern des Fachhandels und der Herstellerbetriebe. Für Verbandsmitglieder Verkauf von elektrotechnischen Artikeln und Ersatzteilen. Das Treffen beginnt um 19 Uhr im Kulturraum des Bw Leipzig West, Berliner Str.
Sonntag, 22. September 1963 um 9.30 Uhr „Friedrich-List-Ehrung" mit anschließender Besichtigung von Reichsbahnanlagen. Treffpunkt: Osthalle Hauptbahnhof.
Vom 1. bis 22. Dezember 1963 große Modellbahnausstellung im „Messehof". Öffnungszeiten: werktags 13 bis 19 Uhr, sonntags 9 bis 19 Uhr.
Die Gruppen der AG arbeiten zu folgenden Zeiten:
Gruppe Ost: dienstags und donnerstags ab 18 Uhr Hermann-Liebmann-Straße 54 (H0);
Gruppe Süd: dienstags und donnerstags im Kulturhaus Süd am Eiskeller (TT);
Gruppe Süd-West: donnerstags ab 18 Uhr in der 48. Oberschule, Könneritzstraße 58 (H0);
Gruppe Zentrum und Jugend: Stellwerk Eilenburger Bahnhof dienstags ab 17 Uhr (TT).
Freunde, die sich an der Arbeit und an unseren Veranstaltungen beteiligen wollen, melden sich bitte bei den Arbeitsgruppen.
Unter der Leitung von Herrn Dieter Schubert, Kleiststraße 5, ist eine neue AG gegründet und unserem Verband beigetreten.

Raum Thüringen

In Saalfeld findet am 19. September 1963 um 20 Uhr im „Meininger Hof" ein Treffen aller Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn des Kreises statt.
In Kahla finden in nächster Zeit folgende Veranstaltungen statt:
Am 1. Oktober 1963 um 19 Uhr im Kinoraum der Oberschule ein Lichtbildervortrag „Deutsche Dampfloks";
am 29. Oktober 1963 um 19 Uhr im Kino „Klubhaus ‚Magnus Poser'" eine Filmveranstaltung, auf der mehrere Lehrfilme der Deutschen Reichsbahn gezeigt werden;
am 26. November 1963 um 19 Uhr in der Oberschule, Zimmer 18, ein Vortrag über „Das Signalwesen im Großen und im Kleinen".

Neubrandenburg

Die Freunde der AG Neubrandenburg leisteten im II. Quartal 1963 weitere 230 Aufbaustunden an ihrer Gemeinschaftsanlage.

Dresden

Die AG Dresden-Neustadt führte gemeinsame Exkursionen nach Nossen (Besichtigung des Schmalspurbetriebes), nach Görlitz (Modellbahnwettbewerb) und nach Pirna zur Stellwerksbesichtigung durch.

Wer hat – wer braucht?

9/1 Biete an eine H0-Anlage, 2,60 × 1,30 m, etwa 15 m, Pilz-Gleise mit Loks BR 81 und 23. Evtl. auch Tausch gegen eine TT-Anlage.

9/2 Abzugeben sind folgende Hefte der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner":
1/56, 9/57, 10/59, 12/59, 1/60 und 2/60.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Am 10. August 1963 führte das Präsidium seine 7. Sitzung durch. Im Verlaufe der Sitzung wurde ein Beschluß über die weitere Aktivierung der internationalen Arbeit gefaßt. Weiterhin wurde beschlossen, die erste Bezirksdelegiertenkonferenz für den Bezirk Erfurt mit Wahl des Bezirksvorstandes im IV. Quartal 1963 durchzuführen. Über die Einzelheiten hierzu erhalten die in Frage kommenden Arbeitsgemeinschaften entsprechende Mitteilungen. Das Präsidium wertete den X. Internationalen Wettbewerb und die Ausstellung in Görlitz aus. Es beschloß, für die geleistete hervorragende Arbeit die Arbeitsgemeinschaften Ostritz, Meißen und Görlitz und die Freunde Kohlberger (Mitglied des Präsidiums) und Starus (Stützpunkt Cottbus) mit Prämien auszuzeichnen. Als Austragungsort für den Wettbewerb 1964 wurde Dresden festgelegt. Infolge einiger organisatorischer Schwierigkeiten können die Bezirksdelegiertenkonferenzen für die Bezirke Halle und Dresden erst im IV. Quartal 1963 durchgeführt werden. Die in Frage kommenden AG erhalten hierzu noch rechtzeitig die Einladungen.
Wir erinnern alle Arbeitsgemeinschaften, die statistischen Berichte für das III. Quartal bis zum 30. September 1963 vorzulegen und die Aufnahmegebühren und Beitragsanteile bis zum gleichen Termin auf unser Konto 0/500 51 bei der Reichsbahnsparkasse Berlin, Krausenstraße, einzuzahlen.

Reinert, Generalsekretär

Werde Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes!

WERKSTATT *Tips*

Schilder, Wegweiser, Bahnhofsnamen selbst angefertigt

Der Modelleisenbahnbastler hat oft Schwierigkeiten beim Herstellen von maßstabgerechten, lesbaren, sauber aussehenden Schildern, Wegweisern, Bahnhofsnamen usw. Auf dem Wege über die Fotografie ist dies leicht möglich. Das gewünschte Schild wird mit Tusche auf Zeichenpapier groß aufgezeichnet. Das gezeichnete Schild wird fotografiert. Der entwickelte Film wird in den Vergrößerungsapparat eingespannt. Das auf der Kassette befindliche Bild kann nun auf die gewünschte Größe eingestellt werden. Ist das Schild noch zu groß auf der Kassette, muß beim Fotografieren des Schildes der Abstand zwischen Kamera und Zeichnung vergrößert werden. Nach einigen Probeaufnahmen ist der Abstand leicht ermittelt. Sollen nur Schilder in Schwarzweiß angefertigt werden, wird Hochglanz-Fotopapier verwendet. Bei farbigen Schildern, zum Beispiel Verkehrszeichen, nimmt man mattes Fotopapier, das nach dem Entwickeln und Trocknen koloriert wird.

Ing. Günter Kielies, Erfurt

Wagenbeleuchtung

Ich war mit der Beleuchtung der zweiachsigen Wagen, die nicht dreipunktgelagert sind, nicht zufrieden (Bi-Wagen von der Firma Herr). Nun half ich mir damit, daß ich das isolierte Rad abzog und es gegen ein um wenige Zehntelmillimeter kleineres Rad austauschte. Selbstverständlich kann das Masserad auch größer sein. Die Wagen „kippeln" zwar danach, aber das ist so gering, daß es nichts ausmacht. Ich habe einen Zug Bi-Wagen und einen G-Wagen von Piko (mit Schlußlichtern) in Betrieb und bin damit vollauf zufrieden.

Peter Tiersch, Glauchau (Sa.)

Farbspritzen

Von einem Haarlacksprüher habe ich den Gummiball abgezogen, dafür einen 8-mm-Gummischlauch aufgeschoben und diesen mit einer Fahrradluftpumpe verbunden. Die Luftpumpe muß mit einer Schraubzwinge an der Werkbank befestigt werden, so daß die Luftpumpe mit einer Hand betätigt und mit der anderen der Sprüher gehalten wird. Diese „Farbspritzanlage" hat den Vorteil, daß man auch kleinste Mengen Farbe verspritzen kann (Lederfarben). Zu beachten ist, daß die Farbe zum Spritzen entsprechend vorbereitet und der Sprüher mit Nitro-Verdünnung gereinigt wird.

Schlußlaternenhalter

Schlußlaternenhalter kann man aus einem entsprechend gebogenen 1 mm breiten Blechstreifen leicht herstellen. Diese Schlußlaternenhalter sind sehr zierlich und wirken echter als handelsübliche.

Ersatz für Kleinst-⊔-Profil

Wer kein Kleinst-⊔-Profil auftreiben kann, versuche es mal mit zwei aneinandergelöteten Drähten. Diese wirken fast wie Profil.

Beleuchten der Spitzenlaternen bei Dampfloks

Über das Für und Wider der Beleuchtung von Dampflokomotiven ist schon viel geschrieben worden. Ich habe mich daher für einen Mittelweg entschieden, indem ich die Spitzenlaternen indirekt beleuchte. Die Vorteile sind modellmäßige Laternen und ein nicht wie bei Autoscheinwerfern leuchtendes Licht. Dazu kommt noch die Verwendung von üblichen Glühbirnen mit Steckfassung. Der Nachteil ist eine gewisse Abweichung von der Modellmäßigkeit durch die Unterbringung der Glühbirne zwischen dem Rahmen der Lok, wobei sie in die Pufferbohle ragt. Diese muß jedoch dicht sein — beim Vorbild ist sie auch kastenförmig ausgebildet. Die Laternen werden in entsprechende Bohrungen auf die Pufferbohle gelötet. Es lassen sich auch Industriemodelle damit ausrüsten.

Ich habe Laternen in Anlehnung an die Bauanleitung im Heft 12/1959 hergestellt. Der Fuß der Laternen besteht jedoch aus einem Blechröhrchen von etwa 1,5 mm Durchmesser, das in das Lampengehäuse eingelötet ist, so daß das Licht von unten in das Laternchen scheint. Da das Modell ja von oben betrachtet wird, ist die Wirkung des Lichtes sehr vorbildnahe.

Eberhard Unger, Karl-Marx-Stadt

Selbst gebaut...



1

1 Herr Béla Buday aus Miskole (Ungarn) baute den Bahnhof „Hárskút". Für die Anfertigung des hervorragenden Modells benötigte er 200 Stunden.

Foto: Á. Tátrai, Miskole (Ungarn)

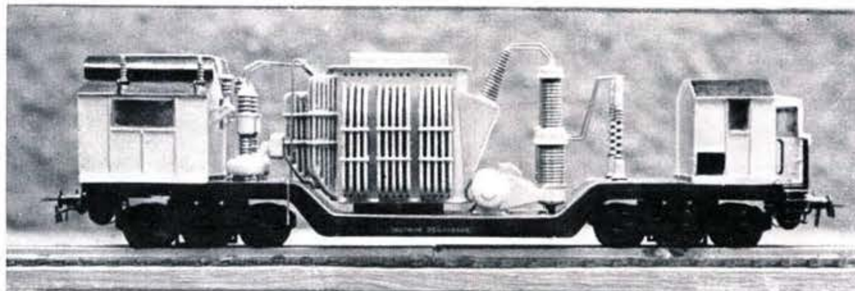
2 Transformatorenwagen in der Nenngröße H0, gebaut von Herrn Rychlick aus Roitzsch, Kreis Bitterfeld, über dessen Anlage Sie Näheres im „Anlagenbuch 1964" erfahren.

Foto: G. Rychlick, Roitzsch

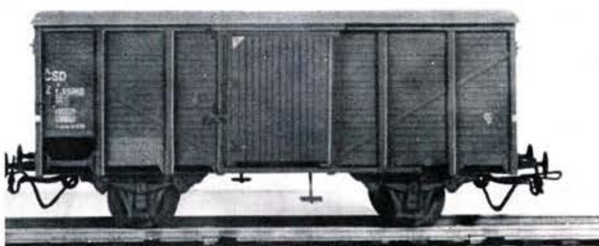
3 und 4 Der „Z"-Wagen (links) und der „Ztr"-Wagen (rechts) der ČSD wurden von Herrn Ing. Vladimir Kraus aus Praha in der Nenngröße H0 angefertigt.

Fotos: E. Brichta, Praha

2



3



4

